Enciclopedia Ilustrada de la AVIACION

203 225 PTAS. (IVA Incluido)

Operaciones de reconocimiento ■ Rockwell B-1
Escuadrones de la RAF



P.V.P. Canarias, Ceuta y Melilla 215 Ptas.

Editorial Delta, S.A.

La guerra fría

Operaciones de reconocimiento

Las informaciones no confirmadas y las evidencias insustanciales han caracterizado la faz pública de la recogida de datos estratégicos, una dimensión poco divulgada de la guerra fría que ha supuesto que las superpotencias se dedicasen a espiarse con medios cada vez más sofisticados durante los últimos cuarenta años.

La guerra encubierta entre las superpotencias es quizá el conflicto más dilatado de la época contemporánea y comenzó a ganar virulencia a partir de 1950. Cuando callaron las armas en Corea, Oriente Medio y Vietnam, esta guerra prosiguió como si tal cosa. Se libra en el mar, en tierra, en el aire y en el espacio. Entre los contendientes figuran países complementarios como Gran Bretaña, la República Federal de Alemania, Libia, Siria y otros, pero los papeles principales están siempre reservados para Estados Unidos y la Unión Soviética. Esta guerra ha costado por lo menos 170 vidas, pero es posible que haya prevenido conflictos de magnitud mucho mayor, incluso la conflagración definitiva. Se trata de la guerra del reconocimiento electromagnético.

El texto que sigue es necesariamente incompleto, pues trata de un tema revestido de un férreo secreto que tarda muchos años en levantarse. Este artículo se centra especialmente en lo que llamamos reconocimiento estratégico y en aquellos aviones modificados para servir exclusivamente en este tipo de actividades; en consecuencias, las referencias a las contramedidas electrónicas activas, que guardan una fuerte relación con el reconocimiento, sólo tienen un carácter complementario.

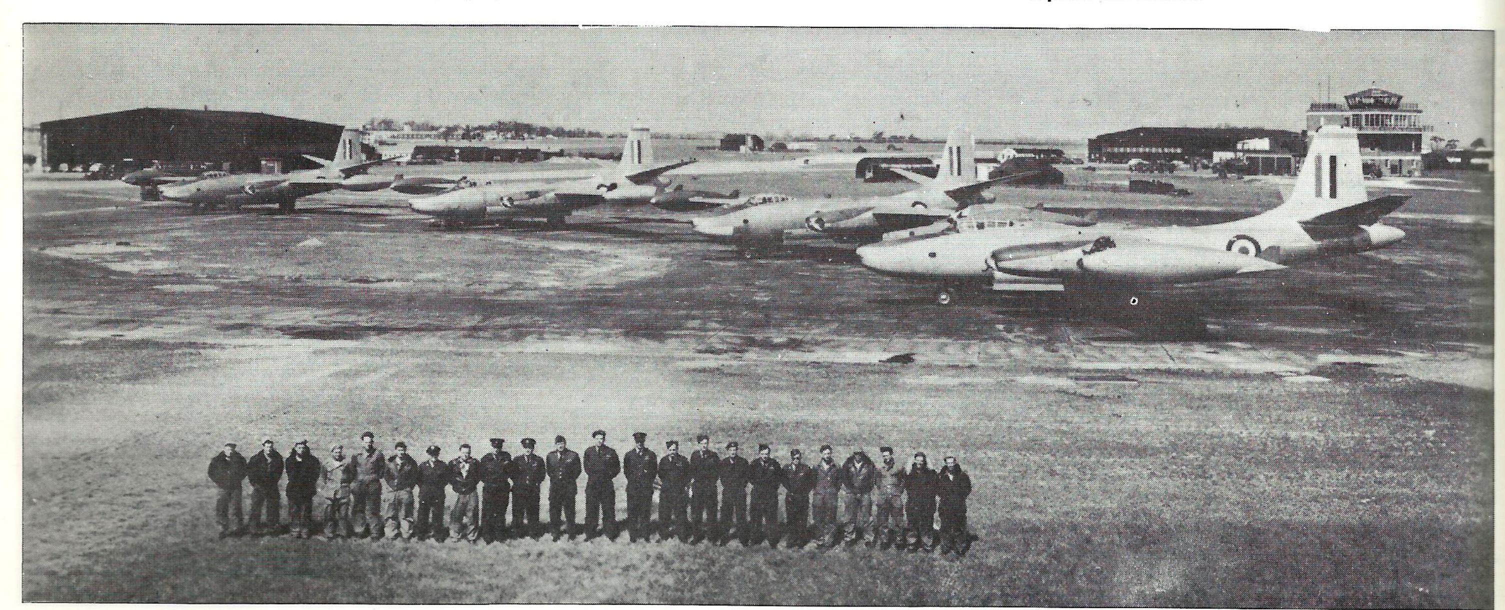
El venerable Boeing B-29 Superfortress fue el primer avión empleado tras la II Guerra Mundial en acciones de reconocimiento en combate. Cuando estalló la guerra de Corea en junio de 1950, doce RB-29 comenzaron a operar desde Japón junto a los aparatos de bombardeo. Sus cámaras registraron rápidamente importantes objetivos industriales en Corea del Norte en beneficio de la ofensiva de bombardeo estratégico contra puertos, refinerías petrolíferas, plantas químicas y similares.

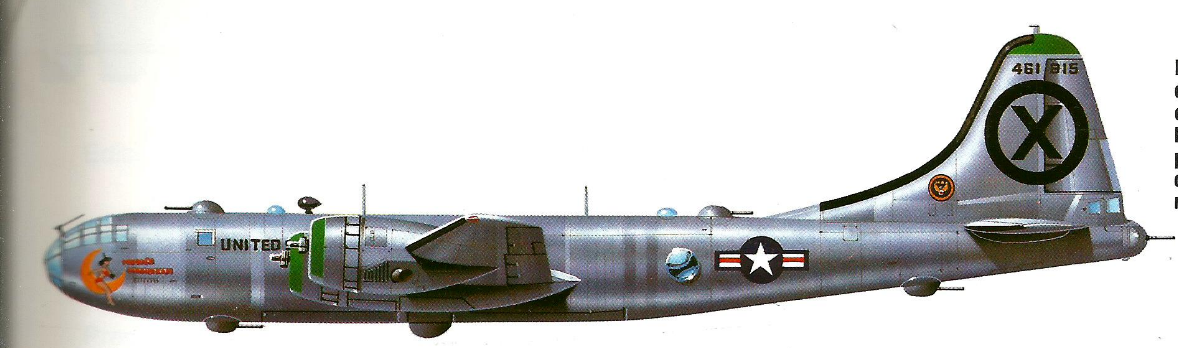
Los norcoreanos empezaron a utilizar radares de control de tiro y de proyectores contra los bombarderos, y cuando China entró en la guerra en noviembre de 1950 trajo consigo el Mikoyan-Gurevich MiG-15. Este caza era una peligrosa amenaza para los lentos B-29, cuya aproximación podía ser detectada por una estación de radar situada en la margen china del río Yalú. Estados Unidos desempolvó sus viejos equipos de perturbación de radares, originarios de la II Guerra Mundial, y comenzó a instalarlos en sus bombarderos.

De hecho, resultó bastante fácil determinar el tipo de radar empleado por los chinos: los bombarderos Elint (*Electronic Intelligence*, o de inteligencia electrónica) lo identificaron como un viejo sistema SCR-270 estadounidense que los chinos habían trasladado de su emplazamiento previo a la revolución, en Shanghai, a Antung, cerca del río Yalú.

Las tareas de reconocimiento fotográfico en Corea se complicaron a raíz de la aparición del MiG-15. La amenaza de la interceptación aérea forzó a los bombarderos B-29 y a los equipados con cámaras a operar de noche. Los segundos utilizaban bengalas iluminantes sobre sus objetivos. Sin embargo, este tipo de medios estaba todavía en su infancia y su empleo requería que el avión lanzador no volase a más de 900 m de altura, una cota poco saludable habida cuenta de la naturaleza monta-

Estos RB-45C no figuraban en las listas oficiales de aviones de la RAF de mediados de los años cincuenta, pero llevaban emblemas británicos y eran pilotados por personal norteamericano y británico en un esfuerzo por repartir mejor las difíciles tareas de penetración en espacio aéreo hostil.





Las operaciones contra Japón a finales de la II Guerra Mundial supusieron el empleo de aviones de reconocimiento Boeing F-13A, modelo del que se produjeron 117 ejemplares equipados con cámaras K-18 y K-22. Este tipo fue más tarde redesignado RB-29A.

ñosa de Corea y del fuego antiaéreo hostil. Más tarde, las bombas iluminantes proporcionaron mayor potencia.

La aparición de la versión RB-45 del bombardero cuatrirreactor North American Tornado podía haber mejorado la situación, pero también este modelo se mostró vulnerable frente al MiG-15, más veloz, y se vio forzado a operar de noche, con resultados poco edificantes. Los aviones de reconocimiento táctico, como los Douglas RB-26 y Lockheed RF-80, experimentaron problemas similares en Corea. Las peticiones de aviones de escolta North American F-86 Sabre estaban al orden del día.

Cuando acabó la guerra de Corea, la versión mejorada B-50 del Superfortress había sustituido al RB-29 en las filas del Mando Aéreo Estratégico (MAE). Unos cuarenta RB-50E/F/G sirvieron con la 55.ª Ala de Reconocimiento Estratégico (ARE), la unidad más distinguida de la USAF en este tipo de operaciones.

Mejoran los medios

A medida que crecían las tensiones de la guerra fría, Occidente (y en particular Estados Unidos) comenzó a sentir la urgente necesidad de mejorar su información sobre posibles objetivos situados más allá del Telón de Acero. Sobre tales materias no existían prácticamente datos actualizados: las primeras relaciones de objetivos del MAE se basaban casi exclusivamente en datos capturados a los alemanes tras la II Guerra Mundial. Además, los bombarderos necesitaban información de navegación muy precisa para poder alcanzar los antedichos objetivos.

En consecuencia, uno de los primeros despliegues de los RB-50 tuvo lugar en 1950 en Gran Bretaña, desde donde los aviones podían emprender dilatadas misiones de reconocimiento radárico sobre y alrededor de países de la órbita socialista.

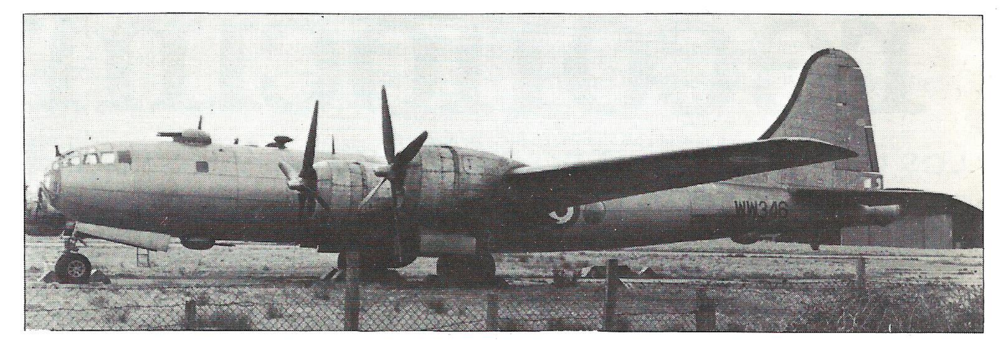
Llegaron a continuación a las islas británicas los RB-45C, que realizaron misiones de recofoto que en ocasiones llegaron muy al interior del Telón de Acero a pesar de la vulnerabilidad de este avión a la interceptación. Sin embargo, el techo práctico del Tornado podía llegar a los 13.800 m y su alcance fue incrementado mediante la adición de grandes depósitos marginales alares y el empleo de aviones cisterna KB-29, que acompañaban al avión de reconocimiento hasta la propia frontera del país hostil. De este modo pudo el RB-45C sortear la oposición aérea sobre los países comunistas y, de hecho, no se sabe de ningún RB-45 caído en desgracia sobre la Europa Oriental.

Un éxito parecido recabó el B-36, el monstruoso bombardero hexamotor de Convair que también encontró una aplicación de reconocimiento cuando dos de sus cuatro grandes bodegas de bombas fueron modificadas para llevar 14 cámaras y dar lugar a las versiones RB-36D/E/F. La última de ellas, equipada con cuatro turborreactores auxiliares, podía volar a 13.700 m, pero su velocidad de crucero era insuficiente. Doce de ellos fueron convertidos en nodrizas del reactor Republic RF-84K Thunderstreak en el marco del extraordinario programa FICON (FIghter CONveyor): el menudo caza viajaba en posición semioculta en el interior de la bodega de armas del B-36 hasta que se alcanzaba la vecindad del objetivo, donde era liberado para realizar una incursión fotográfica a baja cota antes de volver a acomodarse en el avión nodriza y emprender el camino de regreso a casa.

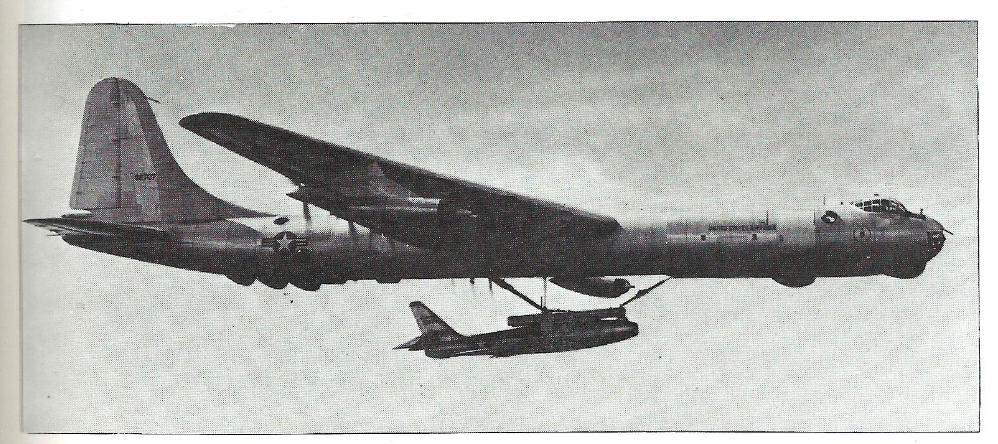
Fueron principalmente los aviones Elint los más perjudicados por la interceptación aérea hostil, pese a sus incursiones menos ambiciosas tras el Telón de Acero. Ello se debió en parte a que se usaban grandes y lentos bombarderos y aviones de patrulla por el hecho de que eran los únicos capaces de alzar el vuelo con los pesados y voluminosos receptores de la época. Pero la causa radicó también en el tipo de misión encomendada: a fin de obtener la información más precisa, el avión Elint debía estimular la reacción del contrario. Ello daba como resultado peligrosos juegos «del gato y el ratón» en los que el avión intruso debía dejarse iluminar por los radares de exploración y después por los de seguimiento. Una vez conseguido, podía registrar todas las transmisiones entre los controladores en tierra y los cazas enviados a interceptarle.

Incluso antes de la formación de la OTAN en 1949, Gran Bretaña mantenía estrechos vínculos con Estados Unidos en el campo del reconocimiento aerotransportado. En 1948 ambos países firmaron un acuerdo formal en este sentido, el mismo año que los B-29 del MAE eran desplegados en Gran Bretaña durante la crisis de Berlín. Los británicos podían ofrecer mucho: habían sido pioneros de la Elint y las ECM (contramedidas electrónicas) durante la II Guerra Mundial, y conservaban un núcleo de esa experiencia en el Establecimiento Central de Transmisiones de Watton. Su plataforma de recofoto durante la inmediata posguerra fue el de Havilland Mosquito que, con un alcance de 5.800 km y un techo de 11.100 m, fue utilizado sobre la Europa Oriental hasta que la amenaza de los MiG comenzó a tornarse demasiado seria.

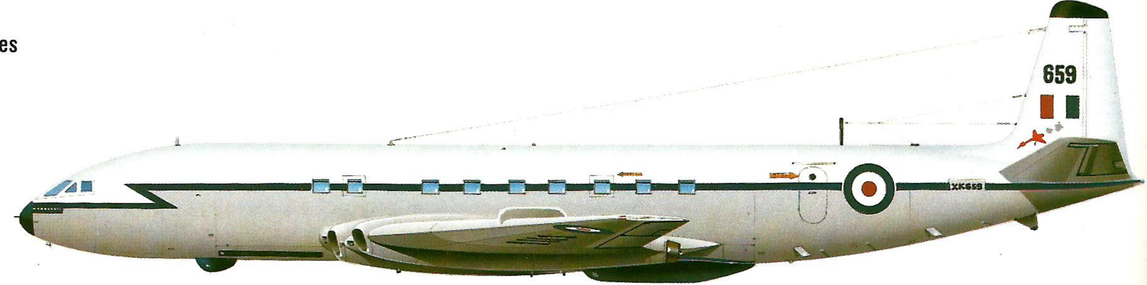
En 1952 reapareció el 192.° Squadron de la RAF y fue equipado con aviones Avro Lin-



El 192.° Squadron británico utilizó cuatro Boeing Washington en misiones Elint entre abril de 1952 y mayo de 1958. Fue uno de esos aviones el que confirmó que la Unión Soviética había desarrollado un radar de interceptación aire-aire. El avión de la fotografía, el WW346, fue el cuarto B-29 asignado a la unidad (foto US Air Force).



El programa FICON casaba un RF-84F Thunderstreak con el gigantesco bombardero B-36. Se modificaron 25 cazas junto con una docena de RB-36F, cuyas bodegas de armas alojaban grandes grupos de cámaras. El avión parasitario de la fotografía es un YF-96A (foto US Air Force).



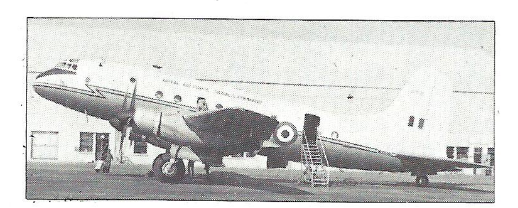
Un de Havilland Comet C.Mk 2R del 51.° Squadron de la RAF, uno de los tres aviones es este tipo empleados por la unidad desde agosto de 1958. Estos aparatos sirvieron en misiones Elint y RCM (contramedidas de radio) que partían de países como Turquía e Irán.

coln B.Mk 2 modificados para dedicarse a misiones Elint. Cuando la USAF alquiló a la RAF una flota de bombarderos B-29 (llamados Washington por los británicos), unos pocos de ellos se asignaron a ese escuadrón para complementar a los Lincoln, no presionizados. Con tales aviones, los británicos fueron los primeros en confirmar que los soviéticos habían desarrollado un radar de interceptación aérea, el que se vino a llamar «Scan Odd». Más tarde, los radares terrestres y aerotransportados británicos descubrieron la existencia de sistemas LORAN y de ECM soviéticos.

En compensación, los británicos tuvieron acceso a las operaciones de recofoto norteamericanas. Los RB-45C estacionados en la base de Sculthorpe recibieron escarapelas tricolores y algunas tripulaciones de la RAF, aunque no pertenecían oficialmente a ella. Más tarde, algunos pilotos británicos se entrenaron en los Lockheed U-2 que posteriormente se estacionaron en Watton.

El U-2, el más famoso de todos los «aviones espías», nació cuando Estados Unidos comprendió que no podría conseguir toda la información que necesitaba de la URSS por los métodos convencionales. Los países socialistas eran difíciles cotos de caza para los agentes occidentales, pues la información sobre temas militares de interés estaba controlada estrictamente y la población poco servía como posible fuente de recogida de datos. Más aún, la creciente capacidad de las defensas soviéticas supuso que aventurase sobre el espacio aéreo de la URSS fuese poco aconsejable, a menos que se hiciese más allá del alcance de los MiG y los primeros misiles antiaéreos.

Una solución eran los globos, que se probaron a partir de 1953 aprovechando las corrientes que atraviesan las capas altas de la atmósfera en dirección al este por encima de la URSS. Una vez fuera del Asia Soviética, las estaciones de control en Japón enviaban una señal al globo, que liberaba con paracaídas su material fotográfico. Sin embargo, este sistema no funcionaba: no sólo el curso del globo quedaba en manos de los elementos, sino que su presión interna debía ser constante si se quería mantener la cota de vuelo deseada. Pero esto no solía suceder y los soviéticos capturaron un buen número de globos caídos.



Gran número de unidades Elint británicas nacieron del Establecimiento Central de Transmisiones de Watton, que empleó muchos tipos de aviones. Este Hastings, bautizado *Iris III* fue utilizado por el ECT y los Squadrons n.^{os} 97 y 151 en cometidos no especificados (foto Jon Lake).



El 51.° Squadron ha sido la principal unidad Elint de la RAF desde que reapareció en 1958 al ser así redesignado el 192.° Squadron. Este Canberra B.Mk6 sirvió con ambas unidades entre 1954 y 1974, y en la fotografía aparece en Malta en 1958 (foto Military Aircraft Photographs).

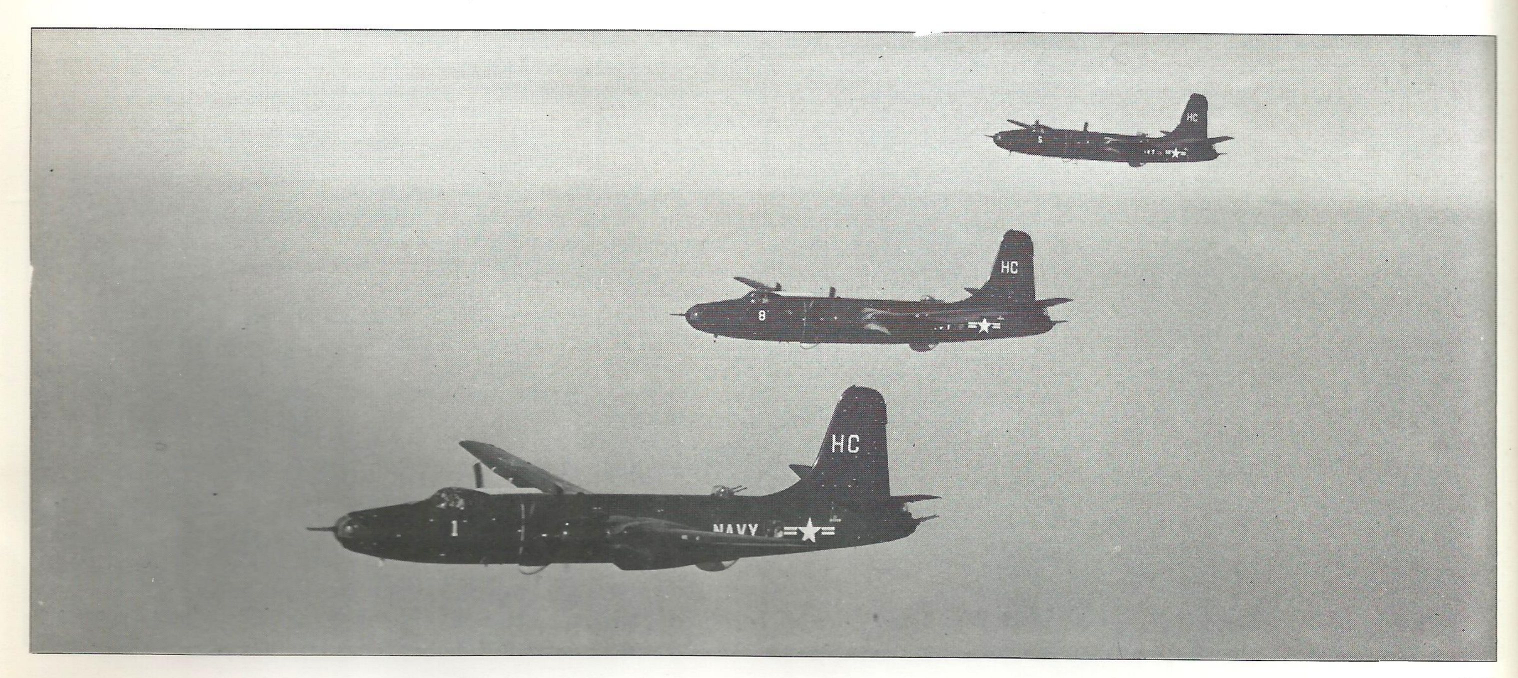
En julio de 1955 el presidente Eisenhower propuso una política de «Cielos Abiertos» durante la conferencia de Ginebra, con el fin, según la versión estadounidense, de reducir la tensión y la carrera de armamentos entre las superpotencias. En su día, esta propuesta fue rechazada por la URSS. Tres días antes, el 1 de agosto de 1955, alzó el vuelo por primera vez el secretísimo U-2.

Aparece el U-2

Un año más tarde, el U-2 inauguró un programa de sobrevuelos de la URSS con el fin de fotografiar sus aeródromos y emplazamientos de misiles, así como para controlar sus defensas radáricas y los sistemas telemétricos de los misiles. Para ello, este extraño avión volaba a cotas de 21.300 a 24.000 m gracias a la ligereza de su célula. Los primeros vuelos tuvieron lugar desde la República Federal de Alemania y cubrieron las regiones septentrionales y occidentales de la URSS a fin de recoger datos sobre el desarrollo de bombarderos soviéticos y sus ritmos de producción, que se revelaron inferiores a cuanto se había especulado en Occidente.

Más tarde la atención de los U-2 se centró en el sur cuando los soviéticos comenzaron a evaluar misiles balísticos de largo y medio alcance intercontinental desde Kasputin Yar,

Aviones Martin P4M Mercator en formación. Las tres torretas artilladas fueron utilizadas en más de una ocasión cuando estos aparatos se dedicaron a sondear las defensas electrónicas del Pacto de Varsovia. Bajo sus fuselajes llevaban dos carenados para otras tantas antenas radiogoniométricas.





Un Consolidated Privateer del VP-26, una de las primeras unidades Elint de la US Navy, en la estación aeronaval de Norfolk (Virginia) en 1951. Este escuadrón perdió varios aviones, entre ellos un Privateer desaparecido sobre el Báltico el 8 de abril de 1950, a manos de los cazas soviéticos (foto Robert L. Lawson).

cerca de Volgogrado, y desde el nuevo cosmódromo al que los soviéticos llamaban de Baikonur para ocultar su situación exacta, pues en realidad se hallaba a 320 km al sur de esa ciudad.

Los U-2 se trasladaron a Turquía y realizaron más vuelos, así como un número creciente de misiones periféricas, cruzando Turquía e Irán y utilizando su gran cota de vuelo para controlar los cosmódromos y detectar electrónicamente signos de lanzamientos. Otro destacamento de U-2 se estacionó en Japón para cubrir el creciente número de desarrollos centralizados en el Asia Soviética.

Estas operaciones dependieron de la Central Intelligence Agency (CIA) a fin de asegurarse el máximo secreto y también por razones de índole política. Además, los espías no suelen introducirse en los países enemigos con sus uniformes militares de gala.

Mientras tanto, los servicios militares de EEUU habían desarrollado de forma notable sus flotas de vigilancia aerotransportada, especialmente en el área de la vigilancia periférica. Que tales vuelos se desviaban «inopinadamente» y penetraban en territorio hostil es un hecho que hoy resulta evidente, pero que en la época era sistemáticamente negado por el transgresor. Si los soviéticos conseguían abatir uno de esos aviones en el interior de sus fronteras y optaban por dar publicidad al caso, los occidentales se exculpaban alegando errores de navegación.

A la aviación de EEUU correspondieron seis de esas doce pérdidas. Cuatro de ellas fueron de aviones Lockheed Neptune en vuelo desde bases en Japón o Alaska. El largo alcance de ese avión antisubmarino se adaptaba perfectamente a las misiones periféricas rutinarias. Sin embargo, también la US Navy tuvo sus aviones especializados y en un primer momento empleó el Consolidated PB4Y Privateer, un cuatrimotor. Un Privateer fue el primer avión de reconocimiento derribado durante la guerra fría, abatido por cuatro cazas «sobre el Báltico» (versión estadounidense) o «a 23 km en el interior de Lituania» (versión soviética) el 8 de abril de 1950.

El Privateer dejó paso al Martin P4M Mercator, un cuatrimotor (dos reactores y dos motores de émbolo) que fue empleado eficazmente como «rastreador» entre 1950 y 1960; sólo se construyeron 21 unidades. Una de ellas fue derribada por cazas chinos cerca de Wenchow en agosto de 1956. Pertenecía al escuadrón VQ-1, que el año anterior se había convertido en la primera unidad de la US Navy dedicada a las contramedidas.

A finales de los años cincuenta este tipo de misiones partieron también de alta mar al entrar en servicio el Douglas A-3 Skywarrior. El avión de recofoto RA-3B fue seguido por el modelo de siete plazas EA-3B, dedicado a misiones Elint, en las que todavía sirven algunos ejemplares con el VQ-1 y su escuadrón gemelado de la Flota del Atlántico, el VQ-2. La principal tarea de estos aparatos es la recogida de señales y emisiones de radar de los buques de las flotas soviéticas.

De vuelta al MAE, el trío RB-36, RB-45 y RB-50 dio paso en 1954 al Boeing RB-47: se crearon cinco alas equipadas con un total de 250 Stratojet de reconocimiento. La mayoría de ellos eran aviones RB-47E dotados de cámaras y bombas iluminantes mejoradas, pero se puso también mucho énfasis en el reconocimiento radárico para proporcionar datos precisos sobre posibles objetivos de los bombarderos. Un número menor de aviones RB-47H y ERB-47H sirvió con la 55.ª ARE. Los segundos llevaban el sistema Elint Melpar ALD-4, previsto para el Convair B-58.

Las cercanas penínsulas de Kola y Kanin alojaban ya entonces las principales bases septentrionales soviéticas, así como silos de misiles balísticos y bases de bombarderos. Dos meses antes, el 1 de mayo, ese área debía ser visitada por un U-2 procedente de Paquistán y con destino a Noruega. Pero el U-2 no alcanzó su meta, pues fue derribado por un misil SA-2 cerca de Sverdlovsk.

Los incidentes de los U-2 y RB-47 en 1960 marcaron el punto de inflexión del reconocimiento durante la guerra fría, no sólo debido a que el presidente Kennedy había prometido el cese de los sobrevuelos de la URSS a fin de conseguir la liberación de dos tripulantes del MAE (el piloto del U-2, Francis Gary Powers, fue liberado un año más tarde a cambio de un espía soviético cautivo en Estados Unidos). El año 1960 fue también en el que EEUU logró sus primeros éxitos con los satélites de reconocimiento, seguido por la URSS tres años después. Fue también un período en el que varios avances electrónicos tuvieron un enorme impacto en la tecnología de las misiones Elint.

Incidentes de aviones de reconocimiento de EEUU entre 1950 y 1960

Fecha	*Avión*	*Usuario*	*Unidad*	*Circunstancias*	*Bajas*
8.4.1950	PB4Y Privateer	US Navy	VP-26	derribado por cazas sobre el Báltico-Lituania	10
6.11.1951	P2V Neptune	US Navy	VP-6	derribado por cazas cerca de Siberia	10
13.6.1952	RB-29	USAF		desaparecido en el mar de Japón	13
7.10.1952	RB-29	USAF		derribado por cazas sobre las Kuriles	8
18.1.1953	P2V Neptune	US Navy	VP-22	derribado por antiaéreos sobre los estrechos de Formosa; dos supervivientes	6
15.3.1953	RB-50	USAF	55.ª ARE	atacado por cazas MiG-15 al este de la península de Kamchatka; sin daños	—
28.7.1953	RB-50	USAF	55.ª ARE	derribado por dos MiG-15 cerca de Vladivostok	15
27.1.1954	RB-45	USAF		atacado por ocho MiG-15 en el mar Amarillo; sin daños, pero uno de los MiG fue abatido por los F-86 de escolta	—
4.9.1954	P2V Neptune	US Navy	VP-19	derribado por dos MiG-15 frente a las costas de Siberia; 9 supervivientes	1
7.11.1954	RB-29	USAF		derribado por dos MiG-15 frente Japón; 10 supervivientes	1
5.2.1955	RB-45	USAF		atacado por MiG-15 en el mar Amarillo; sin daños, pero dos MiG derribados por los F-86 de escolta	—
22.6.1955	P2V Neptune	US Navy	VP-9	atacado por dos MiG-15 en el estrecho de Bering; realizó un aterrizaje de emergencia	—
22.8.1956	P4M Mercator	US Navy	VQ-1	derribado por cazas en el mar de China Meridional	16
27.6.1958	C-118A	USAF		derribado por dos MiG sobre la Armenia soviética; la tripulación fue liberada	—
2.9.1958	C-130A	USAF	7407.° SV	derribado por dos MiG sobre la Armenia soviética	17
16.6.1959	P4M Mercator	US Navy	VQ-1	atacado por dos MiG en el mar de Japón; aterrizó en emergencia en Japón	—
1.5.1960	U-2C	CIA		derribado por un misil SA-2 cerca de Sverdlovsk	—
1.7.1960	ERB-47H	USAF	55.ª ARE	derribado por dos MiG-19 en el área del mar de Barents	4

El polémico Rockwell B-1

Cuando el bombardero Rockwell B-1B se halle plenamente en servicio, el Mundo Aéreo Estratégico de la US Air Force poseerá un formidable sistema de armas que, si bien ha padecido demoras de todo tipo que han retrasado su aparición durante más de un decenio, es todavía uno de los aviones de combate más avanzados del mundo.

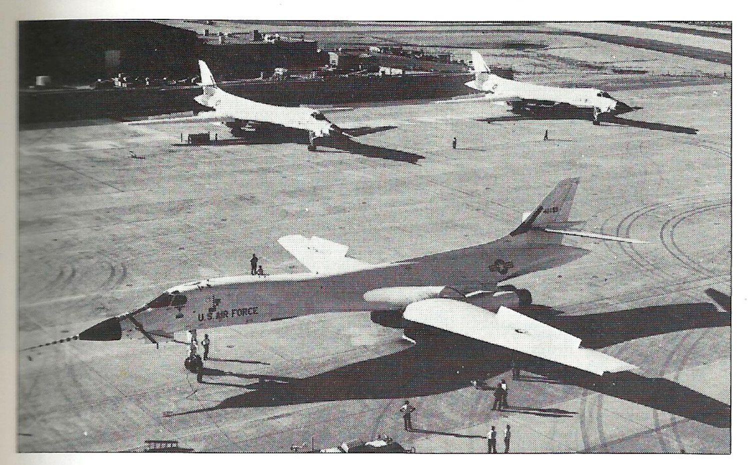
El presidente Nixon dijo del B-1 que era una ganga en el contexto de la disuasión. El presidente Ford confiaba tanto en él que envió a su secretario de Defensa a que lo probase en vuelo personalmente. El presidente Carter lo veía con malos ojos y decidió cancelar el proyecto casi en su totalidad. El presidente Reagan ha revivido y revitalizado el programa B-1, permitiendo que alcance su madurez tras un período de desarrollo más dilatado que el de cualquier otro avión de combate moderno.

El B-1 fue concebido en respuesta a varias realidades. La primera de ellas era que la política de Washington era mantener una fuerza de bombarderos estratégicos tripulados y que su flota de Boeing B-52 Stratofortress llevaba en servicio mucho más tiempo del previsto; en consecuencia, cada vez costaba más dinero ponerla al día, al tiempo que se dudaba de su capacidad de penetrar las defensas soviéticas. La segunda realidad era que los bombarderos ya no podían seguir atacando desde alta cota. Sin embargo, el B-1 fue diseñado desde el principio para volar a Mach 2 a alta cota, si bien dotado de cierta capacidad de volar en rasante con un completo grupo de sistemas de navegación, lanzamiento de armas y, en particular, de protección contra los medios de defensa hostiles. A mediados de los años sesenta, el North American B-70 Valkyrie, concebido a su vez como sustituto del B-52, no logró entrar en producción debido a que en ningún modo había sido pensado para volar a baja cota siguiendo el terreno, en una época en que la aparición del misil superficie-aire SA-2 «Guideline» soviético convertía el vuelo a gran altura en una actividad casi suicida. El B-1 fue desde el principio un programa más ambicioso y, por supuesto, más controvertido.

En 1965, una vez que el XB-70 fuese a parar a la papelera de la

Las líneas excepcionalmente cuidadas del B-1 quedan de manifiesto en esta toma del primer B-1A. Su esquema mimético totalmente blanco subrayó la creencia generalizada de que el proyecto B-1 iba a ser un «elefante blanco» de mediados de los años setenta (foto US Air Force).





Fotografiado en la base de Edwards en 1976, el primero de los tres prototipos B-1A durante los ensayos en vuelo de la Fase 1. En ella se incluían pruebas de las cualidades de vuelo, de cargas estructurales y de sistemas de ECM. Aunque esa fase se completó con un enorme éxito en 1976, el programa fue más tarde cancelado, en 1977 (foto US Air Force).

historia, la US Air Force inició el estudio de un avión estratégico tripulado avanzado (AETA) que condujo a una serie de propuestas sobre un bombardero estratégico de nueva generación presentadas por North American (Rockwell), Boeing y General Dynamics. El 5 de junio de 1970, North American recibió un contrato de desarrollo que suponía la construcción de cinco aviones para los ensayos en vuelo y otras dos células para las pruebas estructurales estáticas y de fatiga. Se les asignó la denominación B-1A y General Electric se hizo merecedora de un contrato por el nuevo motor F101-GE-100 de 13.560 kg de empuje del que cuatro unidades iban a propulsar el nuevo bombardero. Los «cortesanos» de Washington asimilaron rápidamente que el B-1A era la máxima prioridad de la US Air Force a la hora de presentar las peticiones presupuestarias. «Nada se interpone en el camino del B-1» se afirmaba en el Capitolio para responder a aquellos críticos que, si bien no dudaban de la potencialidad del nuevo avión, temían, a tenor de ciertos informes, que el B-1 fuese el avión más caro de la historia. (Ello no es así, pues esa distinción recae en el Boeing E-4B, un aparato de comunicaciones basado en el 747). Los defensores del programa B-1 recalcaban que con él podían crearse decenas de miles de puestos de trabajo por el hecho de que suponía contratos para empresas tales como Boeing (integración de sistemas de aviónica), Cutler-Hammer (contramedidas electrónicas), Cleveland Pneumatic (aterrizadores), Brunswick (radomo) y muchas otras. Los congresistas despejaron sus dudas sobre la financiación del B-1 cuando comprendieron que más de 3.000 empresas subcontratistas repartidas por 46 estados de la Unión podrían participar en el programa.

En diciembre de 1971 quedó lista una maqueta a tamaño real del B-1A, en la que podían apreciarse algunas de las principales características del avión que iba a nacer: una cápsula de escape para la tripulación, alas de geometría variable y un sofisticado radar de seguimiento del terreno. En 1974, el número de células B-1A encargadas se redujo a tres (74-158/160) y la USAF presionó para conseguir una cuarta.

El primer B-1A (74-158), pintado en un vistoso esquema blanco brillante y con una prominente sonda pitot en la proa, salió de la factoría 42 de Rockwell (en Palmdale, California) en medio de gran fasto y boato el 26 de octubre de 1974. Con Charles Bock a los mandos, el 23 de diciembre tuvo lugar el primer vuelo, que consistió en el traslado del avión de Palmdale a la base de Edwards, periplo que duró 1 hora 18 minutos. Poco después se recibió autorización para la construcción de una cuarta célula de desarrollo (76-174) y el Mando Aéreo Estratégico (MAE) puso en marcha sus planes de adquirir 240 aviones B-1A que debían entrar en las listas de la USAF a mediados de 1979 y alcanzar su capacidad operacional inicial (COI) en octubre de 1982. Con la intención de rebatir el escepticismo del Comité de Servicios Armados del Senado sobre el coste del modelo y su validez estratégica, Donald Rumsfeld, antiguo piloto de la US Navy, se unió al piloto de Rockwell, Charlie Bock, para tripular el B-1A a más de 1.450 km/h el 19 de abril de 1976. Rumsfeld, aspirante a la presidencia de la nación, era por entonces, nada más y nada menos, que el secretario de Defensa. Pero su entusiasmo por el B-1 no logró imponerse a las objeciones de quienes defendían que, con ciertas mejoras, el viejo B-52 podría seguir en servicio hasta los años noventa como una válida plataforma de lanzamiento de misiles aire-superficie cerca de las fronteras soviéticas, y todo ello a un coste menor.

El golpe de efecto tuvo lugar el 30 de junio de 1977, cuando la nueva administración del presidente Carter anunció que Estados Unidos no emprendería la producción del B-1A, basándose en la conclusión de que los B-52 todavía eran útiles. Si bien cancelaba el programa, Carter autorizó a que prosiguieran algunas evaluaciones referentes a él a fin de «darnos mejores respuestas respecto del coste y la efectividad del bombardero». En consecuencia, la USAF siguió adelante con un vigoroso plan de pruebas que proporcionó gran número de valiosos datos sobre el avión y las prestaciones de los motores, sobre las capacidades de los sistemas ofensivos y defensivos, y sobre las posibilidades de penetración estratégica, pero también este programa concluyó coincidiendo con el último vuelo de la cuarta célula el 29 de abril de 1981. Por entonces, el segundo avión (74-159) había alcanzado una velocidad de Mach 2,22 el 5 de octubre de 1978. Por entonces, también, una nueva administración gobernaba los destinos del país. Debido a que la palabra «bombardero» parecía no poseer la dignidad propia de un nuevo acrónimo acuñado por el Pentágono, los defensores del B-1 comenzaron a referirse a él como un avión de combate de largo alcance (ACLA). Una de las primeras decisiones del presidente Reagan en 1981 fue

El primer Rockwell B-1A realizó su vuelo inaugural, desde Palmdale (California), a finales de diciembre de 1974, lo que coincidió con el primer vuelo de los turbofan General Electric YF101. Este avión protagonizó 79 vuelos de evaluación que sumaron 405 horas antes de ser almacenado, si bien en condiciones de vuelo (foto US Air Force).



resucitar el programa, previendo además que el ACLA fuese ampliamente rediseñado y redesignado B-1B. El B-1B debía tener una célula reforzada estructuralmente y aterrorizadores también más resistentes a fin de permitir operaciones con mayores pesos brutos. El 20 de enero de 1982 se firmó un contrato para la construcción del B-1B.

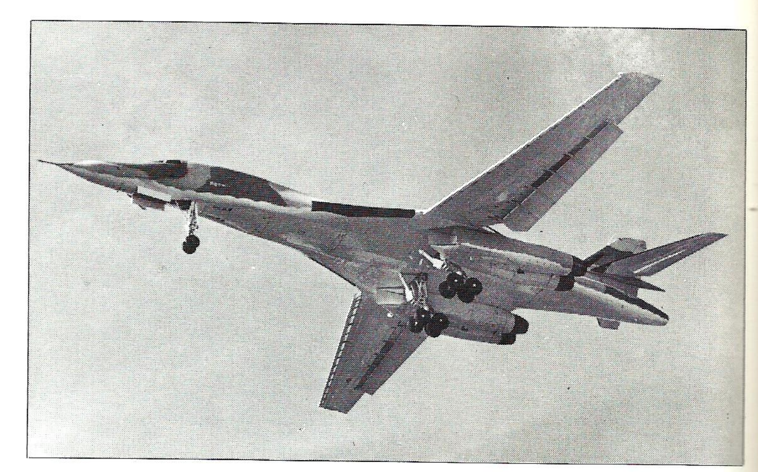
Se reanudaron las evaluaciones. Dos de los cuatro prototipos B-1A (los aviones segundo y cuarto), a los que debía unirse el primer aparato B-1B de producción, fueron asignados a un programa de pruebas de desarrollo del ACLA de un total de 1.000 horas, que tendría lugar en la base de Edwards. El segundo avión sería empleado en evaluaciones de transporte y lanzamiento de armas tras dos años de modificaciones que le convirtieron prácticamente en un B-1B, al tiempo que el cuarto prototipo iba a ser utilizado en los trabajos de desarrollo de los sistemas de aviónica.

La maravilla estructural que es el B-1B emplea una configuración en la que el ala y el fuselaje se integran aerodinámicamente, que había sido desarrollada para la infructuosa propuesta de Rockwell para la competición de diseño de un caza que dio como resultado el McDonnell Douglas F-15 Eagle. Las tomas de aire de geometría variable para los turbofan F101 utilizadas en los prototipos B-1A fueron desechadas en el B-1B en favor de otras de tipo fijo. El bombardero (o ACLA) está construido principalmente de aleaciones de aluminio y titanio, las segundas en especial en la estructura de la sección trasera del fuselaje, las góndolas motrices y la caja central que comprende los órganos de variación de la flecha de los semiplanos. Éstos presentan un aflechamiento de 15^0 cuando el avión vuela a baja velocidad y durante el aterrizaje, y de $59^030'$ (contra los $67^030'$ del prototipo B-1A) cuando se calan en su posición máxima positiva durante el vuelo supersónico.

Disposición de los tripulantes

Los cuatro miembros de la tripulación se denominan, según la terminología oficial, piloto del avión, copiloto, operador de sistemas ofensivos y operador de sistemas defensivos, aunque es posible que se vuelva a emplear el término «navegante» para designar el papel del cuarto tripulante. A diferencia del incómodo B-52, el B-1B cuenta con literas en la cabina para que los tripulantes puedan descansar en el curso de misiones intercontinentales y con un bienvenido retrete. Los detalles sobre los sistemas de contramedidas y contra-contramedidas electrónicas, desarrollados por la División AIL de Cutler-Hammer (en el marco de la integración de aviónica efectuada por Boeing Aerospace) están celosamente guardados. En el sentido pasivo, el B-1B está protegido hasta cierto punto por la adopción de las técnicas llamadas «furtivas» aplicadas en la integración aerodinámica de la célula y por un área de eco equivalente a un 1 % de la del B-52, pero sus sistemas de defensa activa seguramente plantearán, o al menos eso espera el Pentágono, nuevos tipos de problemas a la red de protección del espacio aéreo soviético.

El B-1A original fue diseñado con tres bodegas de armas en tándem, cada una de 4,57 m de longitud y capaz de alojar hasta 11.300 kg de bombas de caída libre o un lanzador rotativo para ocho ingenios. Uno de los problemas principales, como sucediera ya con el B-52, fue el incremento de longitud del misil de crucero AGM-86B, elegido para formar junto con el misil de ataque de corto alcance Boeing AGM-69A la potencia de ataque nuclear transportada en el interior del aparato. El B-1B tiene tres bodegas de armas, cada una de las cuales puede llevar un lanzador rotativo para el AGM-69A. Debido a la longitud del AGM-86B, las dos bodegas delanteras están separadas por un mamparo móvil que, cuando es desplazado hacia popa, deja espacio para un lanzador rotativo de tipo diferente capaz de albergar ocho AGM-86B. En el exterior existen ocho soportes de armas, de los que pueden suspenderse 14 AGM-86B o AGM-69A, o bien una carga tremenda de bombas convencionales o nucleares de caída libre.



El cuarto prototipo B-1A durante la fase final de aproximación, con sus alas caladas a flecha mínima, las ranuras de borde de ataque (de siete secciones) desplegadas y los flaps en su ángulo máximo de deflexión, 40 grados (foto US Air Force).

En el marco de un contrato encaminado a facilitar el desarrollo pleno del B-1B, Rockwell International modificó los prototipos segundo y cuarto del B-1A a fin de que fuesen sometidos a un nuevo programa de evaluación. Desgraciadamente, el primero de ellos, en la fotografía, se estrelló en setiembre de 1984, accidente en el que perdió la vida el jefe de pilotos de pruebas (foto US Air Force).





La aparición en público del primer B-1B de serie tuvo lugar en la factoría de Palmdale el 4 de setiembre de 1984. En este encuadre del avión se aprecian los planos *canard*, implantados junto a la cabina, y las alas en su posición de flecha máxima, 67 grados.

La pérdida del 74-159

El segundo prototipo B-1A se perdió en un trágico accidente acaecido el 29 de agosto de 1984 en el desierto californiano de Mojave, en el que era su 127.º vuelo. La tripulación consiguió lanzarse en la cápsula de escape, que había sido conservada a pesar de que por entonces el resto de la célula había sido convertida en la mayoría de aspectos en la del B-1B. El jefe de pilotos de pruebas de Rockwell, Douglas Benefield, perdió la vida y los dos oficiales de la USAF que tripulaban la aeronave resultaron gravemente heridos. El general de brigada John Schoeppner, puesto al frente del comité de investigación del suceso, se apresuró a afirmar que la pérdida del avión se debió a un error del piloto, quien sin duda no estuvo acertado en la transferencia de carburante entre los depósitos del avión, lo que desembocó en una pérdida del centro de gravedad y del control a una altitud de 460 m. Las desgracias personales se atribuyeron, sin embargo, a un fallo del sistema explosivo de lanzamiento de la cápsula, que provocó que ésta cayese sobre su costado derecho en vez de hacerlo sobre el sistema de atenuación de impactos presente en su parte inferior.

Mike Matthews, de Rockwell, confía en que el intenso programa el desarrollo experimentado por el B-1B, que demuestra el hecho de que el primer B-1B (82-0001) saliese de factoría sólo cuatro días después del accidente del 74-159 (el 4 de setiembre de 1984), proporcionará al Mundo Aéreo Estratégico el mejor sistema tripulado del mundo, superior al bombardero soviético de geometría alar variable Ramenskoye-P o «Blackjack», cuyo aspecto recuerda al del B-1B. «Tenemos entre manos un avión soberbio», afirma Matthews. El *Armed Forces Journal*, un pertinaz crítico de las optimistas políticas presupuestarias de Washington, trata al B-1B de «magnífico». La oposición en el seno del Capitolio es ya agua pasada. Pero los principales abogados del B-1B son, precisamente, los tripulantes de los B-52 Stratofortress, muchos de los cuales son más jóvenes que los aviones que pilotan. El mayor Larry Reams, comandante de un B-52 del 20.º Squadron de Bombardeo del MAE, sostiene «nos gusta el B-52, pero su carrera operativa es la más dilatada de la historia de la aviación, superada sólo por la del Douglas DC-3. Acceder al B-1B es como pasar de un vetusto Ford T a un Cadillac».

Por alguna razón, el B-1B todavía no ha sido bautizado, ni de forma oficial ni extraoficial, pero es seguro que eso sucederá en un futuro próximo. Este modelo ha aparecido ya en Europa en forma del cuarto prototipo B-1A, que participó en el festival británico de Farnborough en 1982 y se espera que lo haga en la próxima exhibición a celebrar en la base de Fairford. Los planes actuales prevén que las 29 primeras células B-1B sean asignadas a la 96.ª Ala de Bombardeo de Dyess, comenzando con el primer B-1B (82-0001) y excluyendo el noveno ejemplar, que se unirá al programa de evaluaciones que está teniendo lugar en la base aérea de Edwards, California.

Variantes del LRCA Rockwell B-1

B-1A (74-158): aparecido el 26 de octubre de 1974; primer vuelo el 23 de diciembre de 1974; actualmente en vuelo
B-1A (74-159): ejemplar de evaluaciones estáticas hasta julio de 1975, en que fue puesto en condiciones de vuelo; salió de factoría el 11 de mayo de 1976 y voló el 14 de junio de ese año; fue convertido prácticamente en un B-1B; se estrelló el 29 de agosto de 1984 y ha sido retirado
B-1A (74-160): aparecido el 16 de junio de 1976, voló el 1 de abril de 1977; actualmente está almacenado
B-1A (76-174): puesto en vuelo el 14 de febrero de 1979, es el primer ejemplar con asientos lanzables en vez de la cápsula; visitó Farnborough en 1982 y sigue en vuelo
B-1A (82-0001): apareció el 4 de setiembre de 1984; voló el 18 de octubre; sigue volando
B-1A (82-0002): en vuelo en el transcurso de 1985
Corte esquemático del prototipo Rockwell B-1

Corte esquemático del prototipo Rockwell B-1

1 Radomo
2 Radar de barrido frontal General Electric
3 Receptáculo repostaje en vuelo
4 Compartimiento delantero aviónica
5 Alojamiento aterrizador delantero
6 Actuador control modo estructural
7 Plano *canard*, sistema LARC
8 Puertas aterrizador
9 Miembro resistencia
10 Luces (dos) carreteo y aterrizaje
11 Pata amortiguadora (Menasco Manufacturing)
12 Ruedas delanteras (dos)
13 Articulación amortiguación
14 Unidad orientación
15 Puerta pata aterrizador
16 Pata aterrizador
17 Martinetes hidráulicos
18 Alojamiento deflector módulo escape tripulación (sólo en prototipo)
19 Equipo delantero flotación módulo escape
20 Dorso panel instrumentos
21 Palancas mando
22 Mandos aflechamiento alar
23 Asiento piloto (de Aircraft Mechanics Inc)
24 Asiento copiloto
25 Asiento auxiliar
26 Panel superior para operación manual sistema escape
27 Asiento oficial sistemas ofensivos
28 Asiento plegable instructor operador sistemas
29 Asiento oficial sistemas defensivos
30 Atenuador impactos módulo escape (Goodyear Aerospace Corp)
31 Retrete
32 Motor cohete propergol sólido Rocketdyne (sobre junta cardánica)
33 Motor cohete propergol sólido Rocketdyne (acelerador fijo) módulo escape
34 Escalera acceso
35 Aleta estabilización (plegada) módulo escape
36 Paracaídas piloto módulo escape
37 Paracaídas principales (tres) módulo escape
38 Sistema extracción paracaídas
39 Estructura módulo escape
40 Antena
41 Compartimientos centrales aviónica (babor y estribor)
42 Depósitos delaneros combustible
43 Bodega delantera armas
44 Estructura delantera fuselaje, en aluminio
45 Sistemas eléctricos
46 Bodega central armas
47 Revestimiento fuselaje
48 Compartimiento lateral (sistemas ayudas penetración estratégica)
49 Martinete aflechamiento alar
50 Unidad potencia aflechamiento alar
51 Unidad potencia flaps-ranuras borde ataque
52 Larguero central fuselaje
53 Sección central alar, en titanio
54 Cables control
55 Toma aire estribor
56 Eje articulación alas estribor
57 Estructura titanio
58 Ranura borde ataque
59 Caja externa alar (con carburante)
60 Luz navegación estribor
61 Flaps estribor
62 Ala en flecha máxima
63 Motor externo estribor
64 Estructura góndola motriz
65 Larguero superior
66 Compartimiento equipo control ambiental
67 Alojamiento aterrizador
68 Sistemas control ambiental
69 Rejilla
70 Depósitos traseros combustible
71 Bodega trasera armas
72 Varillas control
73 Comportamiento mezclador alabeo y cabeceo
74 Depósito trasero combustible
75 Conductos hidráulicos
76 Controles mando guiñada
77 Martinetes estabilizadores
78 Eje estabilizadores
79 Costilla raíz deriva
80 Estructura borde ataque
81 Estabilizador estribor
82 Revestimiento interior borde fuga
83 Deriva
84 Luz trasera navegación
85 Sección superior timón dirección
86 Controles timón dirección
87 Sección media timón dirección



El vuelo inaugural del primer B-1B de serie, el 18 de octubre de 1984, tuvo lugar cinco meses antes de lo previsto. Ello dice mucho de un programa de diseño aquejado de tantos problemas, cancelaciones y demoras desde el momento de su concepción hasta la apertura de la cadena de montaje en 1985 (foto US Air Force).

88 Servos guiñada sistema SCAS
89 Martinetes (cuatro) sección inferior timón dirección
90 Sección inferior timón dirección
91 Estructura borde fuga
92 Estabilizador
93 Cono cola
94 Compartimiento trasero aviónica
95 Largueros inferiores fuselaje
96 Carenado encastre alar, en titanio
97 Toberas
98 Estructura separador toberas
99 Miembro soporte toberas
100 Dorso motores
101 Turbofans General Electric F101
102 Prerrefrigerador
103 Instalación motriz
104 Toma aire suplementaria
105 Extintores
106 Unidad potencia auxiliar (APU)
107 Caja engranajes
108 Generador eléctrico
109 Sistema control inducción aire
110 Toma aire geometría variable
111 Paneles inducción
112 Rampa externa
113 Capó móvil
114 Aterrizador babor, cuatro ruedas
115 Rueda babor Goodyear Tyre & Rubber Co
116 Martinetes ranuras borde ataque
117 Revestimiento alar
118 Controles vuelo
119 Estructura alar
120 Flaps principales ranurados
121 Luz navegación babor
122 Misiles ataque AGM-69A



Rockwell B-1

Especificaciones técnicas

Rockwell B-1B
Tipo: bombardero estratégico
Planta motriz: cuatro turbofan General Electric F101-GE-102 de 13.600 kg de empuje unitario
Prestaciones: velocidad máxima en condiciones de evaluación Mach 1,25; velocidad máxima en configuración operacional típica 970 km/h o Mach 0,99 a 150 m; alcance sin recibir carburante en vuelo 12.000 km
Pesos: vacío aproximado 72.580 kg; máximo en despegue 216.370 kg
Dimensiones: la envergadura varía de 23,84 a 41,67 m dependiendo de la flecha; longitud 44,81 m; altura 10,36 m; superficie alar 181,20 m²
Armamento: sus tres bodegas internas de armas (una doble situada por delante de la estructura central alar y otra sencilla detrás de la misma) permiten llevar una carga nuclear de ocho misiles de crucero AGM-86B, 24 misiles de ataque AGM-69A, doce bombas de caída libreB-28 o B-43 o 24 bombas B-61 o B-83; su armamento convencional puede constar de 84 bombas Mk 82 de 230 kg o 24 Mk 84 de 900 kg, todas ellas en lanzadores rotativos; de los ocho soportes externos pueden suspenderse 14 misiles de crucero o de ataque, ocho B-28, 14 B-43, B-61 o B-83, 14 Mk 84 o 44 Mk 84; en las bodegas de armas pueden montarse también depósitos auxiliares de combustible.

Con un aspecto realmente siniestro debido a su esquema mimético *lizard*, el primer Rockwell B-1B de serie representa el tercer y más flexible componente de los sistemas de «defensa» de Estados Unidos. Aunque a simple vista es similar a los prototipos B-1A, incorpora algunas modificaciones estructurales de importancia, como la sustitución de las tomas de aire de perfil variable por otras de geometría fija y la adopción de nuevas góndolas motrices, concebido todo ello para mejorar la operatividad del avión en su papel de penetración estratégica a baja cota y elevada velocidad subsónica. Sin embargo, la principal diferencia del B-1B es una firma radar increíblemente baja —un 1 % de la de un B-52—, lo que incrementa las posibilidades del B-1B de penetrar en espacio aéreo enemigo en el supuesto de una guerra intercontinental.

M. Hasegawa

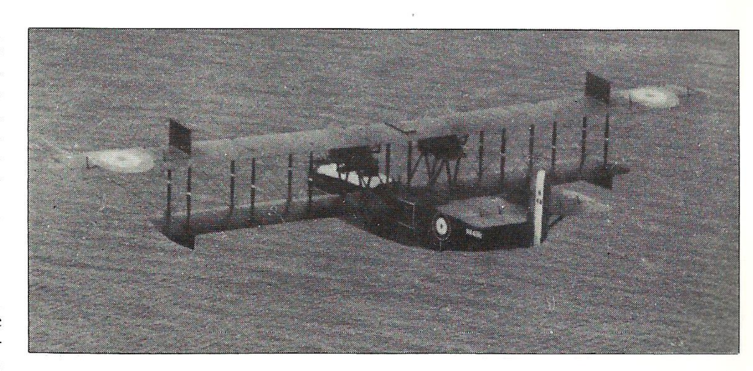
Escuadrones de la RAF

259.° Squadron



El 259.° Squadron se constituyó en Felixstowe en agosto de 1918 como una más de las unidades de hidrocanoas de esa base del RNAS. Utilizó hidros Felixstone F.2A en patrullas antisubmarinas hasta la conclusión de la I Guerra Mundial. El escuadrón fue disuelto en esa base el 13 de setiembre de 1919.

La unidad reapareció, de nuevo como escuadrón de hidrocanoas, en Kipevu (Kenya) el 16 de febrero de 1943. Equipado con Consolidated Catalina, realizó patrullas antisubmarinas por el océano Índico. En setiembre de 1943 se concentró en Dar-es-Salaam (Tanganika) pero hubo de enviar destacamentos a Adén y Masirah, en el golfo Pérsico, así como a Madagascar, a fin de cubrir una vasta área de operaciones. Continuó en esta tarea hasta 1945, en que comenzó a convertirse al Short Sunderland en marzo pero fue disuelto en Dar-es-Salaam el 30 de abril de ese mismo año.



Un Felixstowe F.2A del 259.° Squadron. Este tipo de avión solía llevar una decoración muy vistosa.

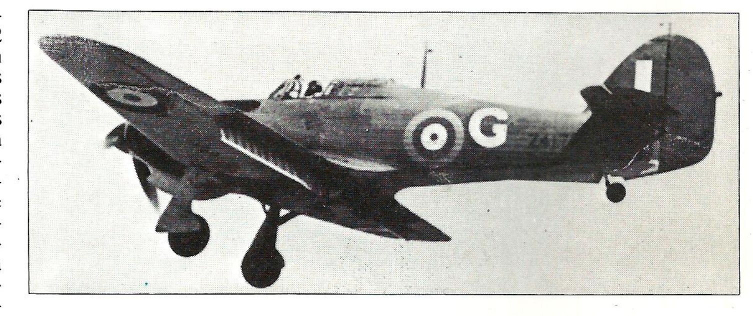
260.° Squadron



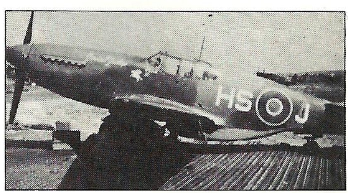
Creado en Westward Ho en agosto de 1918, el 260.° Squadron estuvo equipado con aviones Airco D.H.6 que empleó hasta el armisticio en patrullas interiores a lo largo de las costas de Devon. La unidad permaneció en esa zona hasta el 22 de febrero de 1919, en que fue disuelta.

El 260.° se reconstituyó como escuadrón de caza en Castletown el 22 de noviembre de 1940. Equipado con Hawker Hurricane, realizó patrullas defensivas y costeras desde varias bases escocesas durante seis meses antes de ser enviado a ultramar, a Egipto. Se trasladó más tarde a Palestina y se dedicó al ataque al suelo durante la campaña de Siria, y más tarde volvió a las operaciones sobre el desierto con cometidos de caza. A finales de 1941 fue retirado a segunda línea y cambió sus Hurricane por Curtiss Kittyhawk para volver a la actividad en marzo de 1942. El 260.° desplegó una gran actividad durante ese año, particularmente en El Alamein, y más tarde siguió al 8.° Ejército en su avance por el desierto hasta Tunicia.

En julio de 1943 se desplazó a Malta, desde donde participó en la campaña de Sicilia, en la que empleó sus bombas con gran eficacia, antes de pasar a la península italiana y dedicarse a la ejecución de reconocimientos armados sobre la costa adriática. En marzo de 1944 fue reequipado con North American Mustang Mk III y siguió con sus misiones de cazabombardeo, pero ahora incluso sobre Yugoslavia. Operó también en el frente central italiano, en especial en las batallas por Monte Cassino y Roma. En 1945 sustituyó sus bombas por cohetes, que utilizó contra la navegación y objetivos tácticos hasta el fin de la II Guerra Mundial. El 260.° Squadron fue disuelto finalmente en Lavariano el 19 de agosto de 1945.



Arriba: uno de los Hurricane Mk I del 260.° Squadron aterriza en una pista avanzada en el desierto norteafricano.



Derecha: este Mustang del 260.° Squadron luce un emblema y dos nombres: *Jovial Judge* y *Jean III*, cosa nada habitual en aviones de la RAF.

261.° Squadron



Uno de los Sea Gladiator del famoso trío «Fe, Esperanza y Caridad», que sirvió con la Patrulla de Caza de Malta antes de unirse al 261.° Squadron.

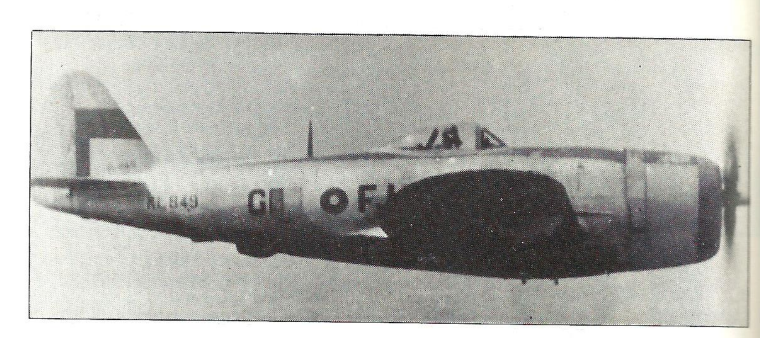
Constituido en agosto de 1918, el 261.° Squadron formó parte de la gran base de hidrocanoas de Felixstowe y empleó biplanos F.3 en patrullas antisubmarinas y antibuque sobre el mar del Norte hasta la firma del armisticio. El escuadrón fue disuelto el 13 de setiembre de 1919.

La unidad reapareció el 2 de agosto de 1940 para formar parte de las defensas de Malta, equipado con los

Gloster Sea Gladiator de la Patrulla de Caza y los Hawker Hurricane de la 418.ª Patrulla, que acababa de llegar de Gran Bretaña. Fue este escuadrón el que soportó los primeros embates italianos y alemanes sobre la isla en 1940 y 1941. En consecuencia, su número de bajas fue elevado, y cuando el 185.° Squadron llegó a Malta en mayo de 1941, el 261.° fue disuelto para integrarse en él.

El 261.° Squadron fue reconstituido en Habbaniya (Iraq) a partir del 127.° Squadron el 12 de julio de 1941. De nuevo estuvo equipado con Gladiator y Hurricane, y se trasladó a Shaibah. Cuando concluyeron los combates en Iraq, el escuadrón envió destacamentos a Palestina y Chipre antes de mudarse a Haifa en enero de 1942.

Este Thunderbolt Mk II del 261.° Squadron fue fotografiado tras haber despegado de Myigyan North y estaba pilotado por el oficial al mando de la unidad, el jefe de escuadrón Fletcher.

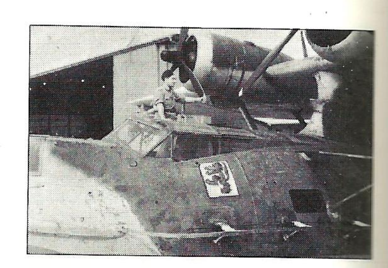


Sin embargo, en febrero de 1942 fue enviado a la India y más tarde a Ceilán, pero no entró de nuevo en acción hasta febrero de 1943; ello sucedió en el frente de Birmania, en el que efectuó ametrallamientos sobre las tropas enemigas en Akyab. Durante parte de 1944 realizó operaciones de todo tipo, principalmente «Rhubarbs» y escoltas a transportes Douglas Dakota, muchas de ellas de noche. Pasó gran parte de 1944 convirtiéndose al Republic Thunderbolt, modelo con el que el escuadrón regresó a las operaciones en setiembre para participar en el asalto sobre Rangún. Combatió con decisión hasta que concluyó la campaña de Birmania. A continuación se reagrupó para el avance sobre Malasia, pero antes de eso terminó la II Guerra Mundial y el 261.° Squadron fue disuelto en Tanjore el 26 de setiembre de 1945.

262.° Squadron

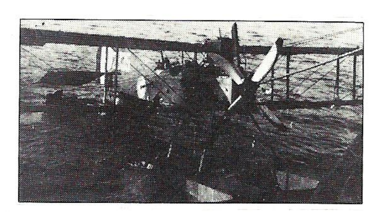
Aunque el 262.° Squadron se creó en Liverpool el 29 de setiembre de 1942, no tomó carta de naturaleza como tal hasta que llegó a Congelle (Durban) el 12 de noviembre de ese año. Pero, en realidad, no recibió sus primeros aviones, Consolidated Catalina, hasta el mes de febrero de 1943. A partir de entonces realizó largas patrullas antisubmarinas sobre el Índico antes de que, en noviembre, se concentrase en el Área de Defensa de la Fuerza Aérea Sudafricana. Allí se dedicó a la instrucción de tripulaciones sudafricanas y a las patrullas antisubmarinas en el Área de Defensa de la FAS. El 262.° Squadron siguió con estas tareas hasta el 15 de febrero de 1945, en que fue disuelto para convertirse en el 35.° Squadron sudafricano.

Un anfibio Catalina del 262.° Squadron en Sudáfrica. Esta unidad se dedicó a entrenar tripulaciones sudafricanas y se convirtió en el 35.° Squadron sudafricano al acabar la guerra.

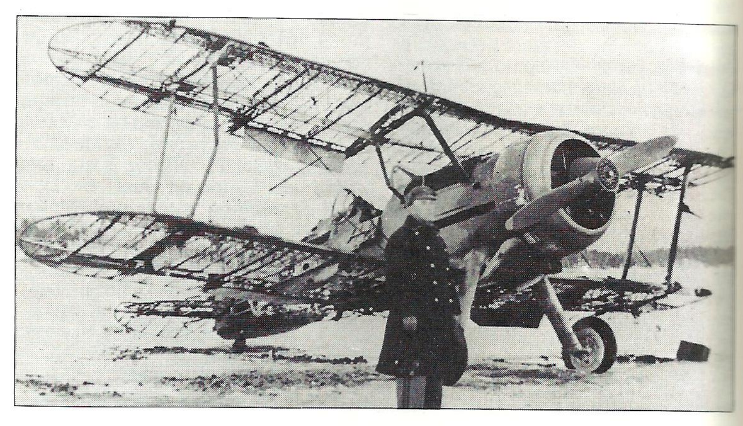


263.° Squadron





Arriba: fotografiado en Sebastopol en 1919, uno de los Short 184 del 263.° Squadron.



Derecha: los restos calcinados del Gloster Gladiator del teniente de patrulla Mills sobre la superficie helada del lago Lesjaskog.

El 27 de setiembre de 1918 se constituyó el 263.° Squadron a partir de personal de la antigua estación del RNAS en Otranto. Equipado con hidroaviones Short 184, Short 320 y Sopwith Baby, y también con hidrocanoas Felixtowe F.3, mantuvo continuas patrullas sobre los estrechos de Otranto en un intento de embotellar en el Adriático a la navegación de las Potencias Centrales e impedirle que saliese al Mediterráneo. Siguió en esa zona hasta el armisticio y fue finalmente disuelto en Otranto el 16 de mayo de 1919.

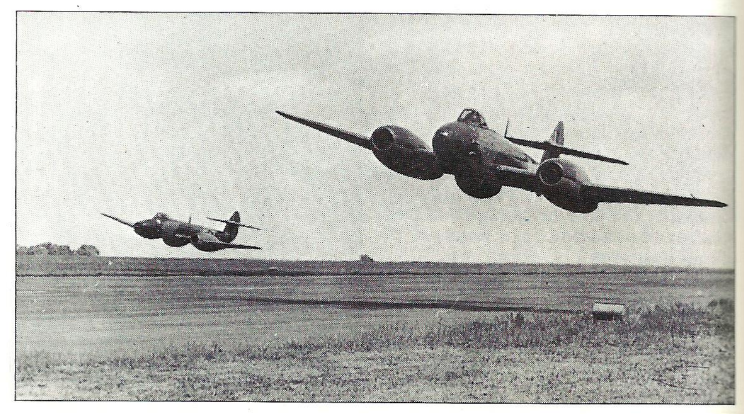
El 263.° Squadron reapareció en Filton el 2 de octubre de 1939, recibió biplanos Gloster Gladiator y se convirtió en la defensa de caza de Bristol durante la «falsa guerra». Sin embargo, en marzo de 1940 embarcó en el HMS *Furious* y se estacionó en un lago helado noruego. Entró inmediatamente en acción, pero una vez que la Luftwaffe descubrió su base el escuadrón perdió gran parte de sus aviones en el curso de incursiones de bombardeo enemigas. A finales de mes rembarcó sin aviones y regresó a Bardufoss en abril con nuevos Gladiator. Esta vez tuvo mucha mejor suerte y realizó unas 100 salidas durante la primera semana, 50 de ellas en un solo día. Proporcionó cobertura de caza a la retirada británica de Bodo y permaneció en Noruega hasta el 6 de junio, en que rembarcó en el HMS *Glorious* sólo para hundirse con él cuando este portaviones fue torpedeado.

El 10 de junio se formó en Drem un nuevo 263.° Squadron, equipado con Hawker Hurricane de forma interina hasta que en julio aparecieron los Westland Whirlwind. En 1942 todavía se mantenía en activo, en especial en la realización de patrullas de convoyes. «Rhubarbs» y algunos ataques contra aeródromos. En 1943 sus aviones fueron convertidos en cazabombarderos y el escuadrón llevó a cabo algunos ataques antibuque con éxito. Pero por entonces el Whirlwind ya no se construía y el número de células servibles escaseaba, de manera que en diciembre de 1943 el escuadrón fue requipado con monomotores Hawker Typhoon Mk IB.

El 263.° Squadron reasumió las operaciones con sus nuevos aparatos en febrero de 1944, encuadrado en la 2.ª Fuerza Aérea Táctica y dedicado a objetivos «Noball» y acciones antibuque. Al producirse la invasión de Francia, el escuadrón actuó en la batalla por la bolsa de Falaise en misiones de apoyo a las tropas y se trasladó a la propia Francia en agosto para seguir de cerca las operaciones. Formó parte de la 2.ª FAT hasta el 28 de agosto de 1945, en que fue disuelto en Hildersheim.

El 263.° reapareció en Acklinton al día siguiente equipado con Gloster Meteor F.Mk 3 y se trasladó varias veces antes de sentar su base definitiva en Horsham St Faith en setiembre de 1946. Desde allí empleó varios modelos de Meteor y en 1950 se mudó a Wattisham para pasar a formar parte de la primera ala dotada con los Hawker Hunter con motores Sapphire. Utilizó varios tipos de Hunter hasta el 1 de julio de 1958, en que fue disuelto en Wattisham para convertirse en el 1.er Squadron.

Dos Meteor F.Mk 4 del 263.° Squadron realizan una pasada en rasante sobre Horsham St Faith en junio de 1947. El escuadrón permaneció en esa base hasta octubre de 1950 (foto P.H.T. Green Collection).



264.° Squadron



El 264.° Squadron se formó originalmente en agosto de 1918 a partir de dos antiguas patrullas del RNAS, las n.os 439 de Suda (Creta) y 440 de Syra. Equipado con hidroaviones Short 184, el escuadrón efectuó patrullas antibuque sobre el Egeo hasta la conclusión de la I Guerra Mundial y fue disuelto en su cuartel general de la bahía de Suda el 1 de marzo de 1919.

El 264.° Squadron reapareció en Sutton Bridge el 30 de octubre de 1939 con el expreso propósito de introducir en servicio el caza con torreta Boulton Paul Defiant y recibió sus primeros aviones en diciembre en la fase de Martlesham. En marzo de 1940 entró en acción mediante patrullas de convoyes y más tarde pasó a la cobertura del área de Dunkerque. Inicialmente obtuvo varios éxitos a causa de que sus aviones fueron confundidos con Hurricane, pero una vez la Luftwaffe descubrió las características del Defiant y se dedicó a atacarlo frontalmente el escuadrón empezó a sufrir un inaceptable ritmo de bajas.

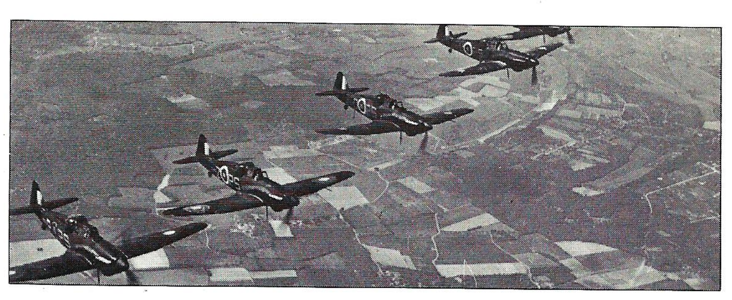
A finales de mayo de 1940, el 264.° fue retirado de las operaciones de caza diurna y comenzó a entrenarse para el combate nocturno. En el momento álgido de la batalla de Inglaterra, el 264.° volvió a la lucha diurna, pero una vez más sus pérdidas fueron excesivas y fue concentrado de nuevo en las misiones de interceptación de noche.

Tuvo que llegar marzo de 1941 para que el escuadrón recogiese los primeros frutos de sus patrullas nocturnas y dos meses después pasó a la ofensiva por medio de intrusiones sobre Francia. Sin embargo, estuvo bastante ocioso durante el resto del año y en mayo de 1942 empezó a convertirse al de Havilland Mosquito NF.Mk II. Con este modelo realizó patrulla nocturnas sobre los condados occidentales, salidas diurnas sobre el golfo de Vizcaya y reconocimientos sobre los accesos marítimos occidentales. En 1943 se concentró en las misiones de intrusión nocturna.

El año 1944 trajo los Mosquito Mk XIII y la vuelta a misiones defensivas hasta junio, en que el escuadrón inició patrullas nocturas sobre las cabezas de playa de Normandía. Siguieron salidas «anti-Diver» y más patrullas sobre las playas, hasta que en setiembre la unidad se estacionó en Predannack para vigilar de nuevo los accesos occidentales. En enero de 1945, el escuadrón fue asignado a la 2.ª Fuerza Aérea Táctica, cambió su base por la de Lille-Venderville y patrulló el esturio del Scheldt antes de trasladarse para hacer lo propio con el del Rin. La unidad amplió sus actividades nocturnas y a finales de la II Guerra Mundial volaba ya sobre Berlín. Más tarde estuvo estacionada en Twente, donde fue disuelta el 25 de agosto de 1945.

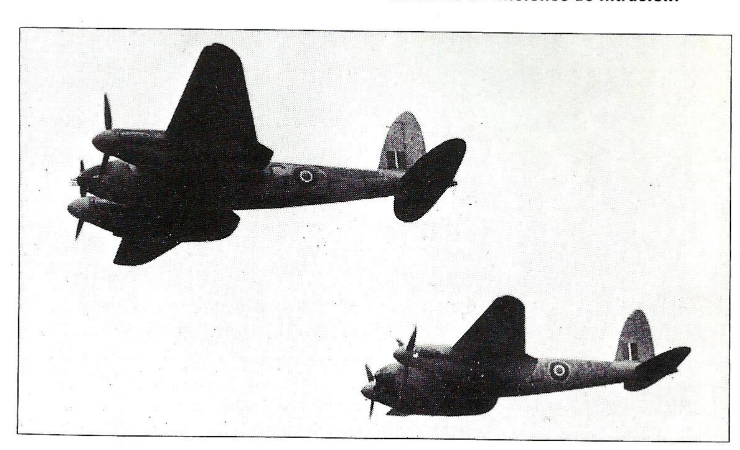
El 264.° Squadron se reconstituyó al ser redesignado el 125.° Squadron en Church Fenton el 20 de noviembre de 1945. Equipado ahora con Mosquito NF.Mk 30 e integrado en el Mando de Caza de posguerra, fue de una a otra base del 12.° Group hasta asentarse en Linton-on-Ouse en 1951. Allí se requipó con Gloter Meteor NF.Mk 11 en diciembre, a los que siguieron los NF.Mk 14 en 1954. Con ellos se mudó a Middleton St George en 1957, donde se convirtió en el 33.° Squadron el 1 de octubre.

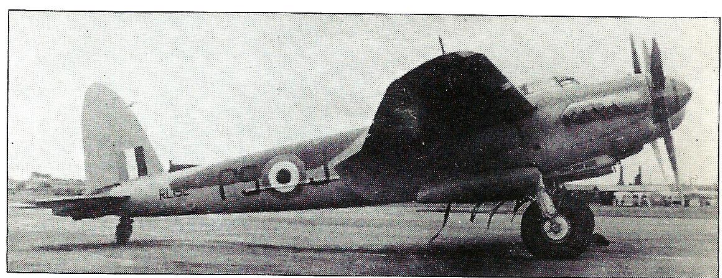
La unidad tuvo una última encarnación, al ser reformado en North Coates como el primer escuadrón de misiles antiaéreos Bloodhound en diciembre de 1958. Fue disuelto definitivamente el 30 de noviembre de 1962.



Arriba: el 264.° Squadron reapareció como unidad de caza en 1939. Sus Defiant fracasaron como cazas diurnos, pero de noche actuaron merecidamente.

Abajo: dos de Havilland Mosquito Mk II del 264.° Squadron en abril de 1943. A partir de enero de 1943, este modelo fue utilizado en misiones de intrusión.



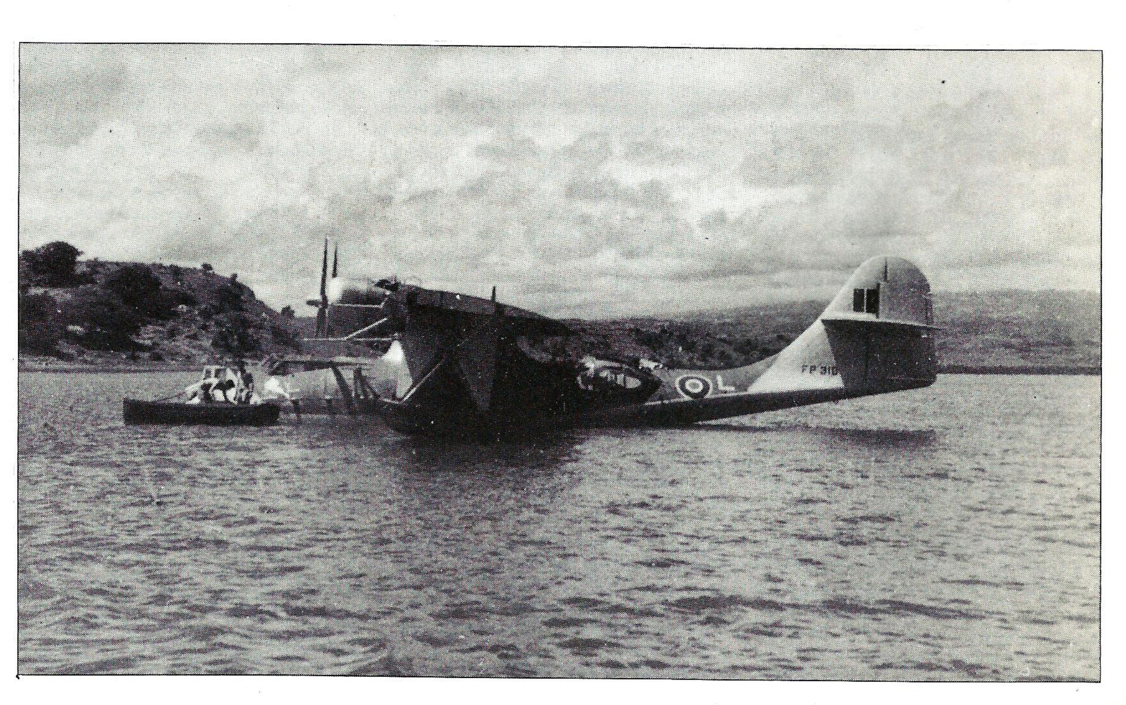


Las ojivas de este Mosquito NF.Mk 36 del 264.° están pintadas de amarillo y negro (foto P.H.T. Green Collection).

265.° Squadron

Formado en Gibraltar en agosto de 1918 con hidrocanoas Felixstowe F.3 e hidroaviones Short 184, el 265.° Squadron se dedicó a patrullar el Estrecho hasta el fin de la I Guerra Mundial con el único fin de impedir el paso de la navegación y los *U-boote* enemigos. Fue disuelto en la base aérea del Peñón en enero de 1919.

El escuadrón reapareció en Mombasa el 11 de marzo de 1943 y fue equipado con hidrocanoas Consolidated Catalina. Con ellos se desplazó inmediatamente a Diego Suárez y patrulló el océano Índico a partir del mes de mayo. Llegó a estar disperso en tres de las nueve bases disponibles entre las Seychelles y Sudáfrica. Se anotó la destrucción de un submarino durante su carrera bélica y realizó también salidas meteorológicas cuando no hubo necesidad de patrullas de combate. El 265.° Squadron acabó por ser disuelto en Diego Suárez el 18 de abril de 1945.



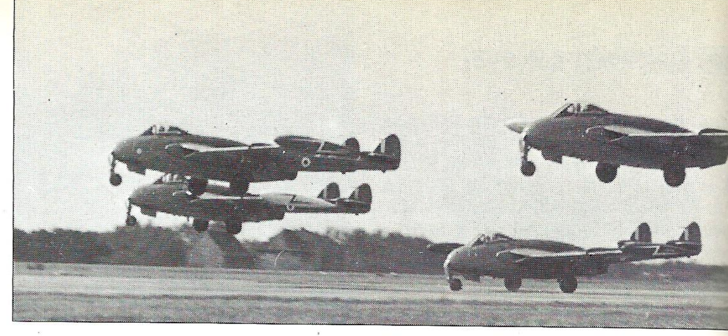
Un Consolidated Catalina del 265.° Squadron fondeado en las Seychelles durante el verano de 1944. El escuadrón se disolvió en Diego Suárez el 18 de abril de 1945.

266.° Squadron





Un Spitfire Mk I del 266.° Squadron captado en Wittering en 1941 (foto Andrew Thomas).



Los Venom FB.Mk 1 del equipo acrobático del 266.° Squadron aterrizan en Wunstorf.



El último modelo de avión empleado por el 266.° Squadron fue el de Havilland Venom FB.Mk 4.

Formado a partir de patrullas navales estacionadas en Mudros (Grecia) en agosto de 1918, el 266.° Squadron realizó salidas antisubmarinas en ese área hasta que concluyó la I Guerra Mundial. Permaneció allí durante casi un año tras el armisticio y fue disuelto el 1 de setiembre de 1919.

Se reconstituyó como escuadrón de caza en Sutton Bridge el 30 de octubre de 1939 y en diciembre recibió aviones Fairey Battle y, en enero de 1940, Supermarine Spitfire. Entró por primera vez en acción, sobre Dunkerque, a primeros de junio y más tarde combatió desde Eastchurch y Hornchurch durante la batalla de Inglaterra, en agosto de 1940. Tras participar en fuertes choques, el escuadrón estuvo retirado durante un año entero en Wittering, desde donde realizó principalmente patrullas diurnas.

En enero de 1942, el 266.° se traladó a Duxford, donde se convirtió en el segundo escuadrón equipado con el Hawker Typhoon realizó algunas «anti-Rhubarb» defensivas, seguidas por el empleo del escuadrón como escolta de las unidades de bombardeo equipadas con Typhoon y empeñadas en misiones «Roadstead». Antes de que concluyese el año el 266.° Squadron se había convertido en una unidad de cazabombardero.

A medida que 1944 acercaba la invasión el 266.° ensayaba la técnica de las «filas de taxis», que puso en práctica sobre las cabezas de playa en Francia y en el área de Caen. Se trasladó a Francia en julio de 1944 y realizó reconocimientos armados con sus aviones dotados de cohetes y también efectuó ataques antibuque en las costas neerlandesas. Desde entonces se dedicó a apoyar a los ejércitos aliados hasta la rendición del III Reich. Fue disuelto el 31 de julio de 1945.

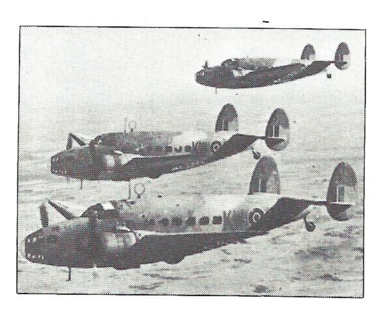
El escuadrón reapareció al ser redesignado el 234.° Squadron en Boxted el 1 de setiembre de 1946. Era ahora un escuadrón de caza equipado con los Gloster Meteor y en abril de 1947 se instaló en Tangmere. Sin embargo, el 11 de febrero de 1949 fue convertido en el 43.° Squadron.

El escuadrón, que estuvo apadrinado por Rodesia durante la II Guerra Mundial y la inmediata posguerra, fue reconstruido en Fassberg el 14 de julio de 1952, integrado en la 2.ª Fuerza Aérea Táctica y, dedicado al ataque al suelo, equipado con de Havilland Vampire y más tarde con de Havilland Venom FB.Mk 1 y FB.Mk 4. Formó parte del Ala de Fassberg durante cinco años, hasta que fue disuelto en noviembre de 1957.

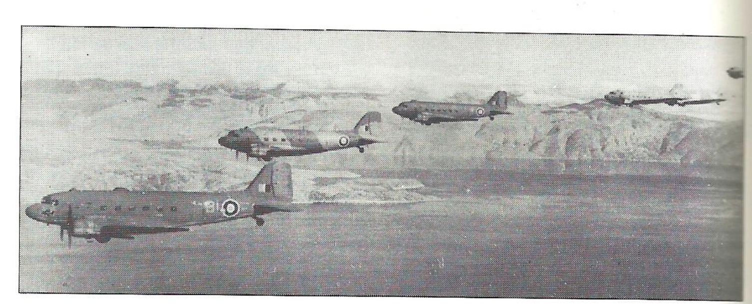
Su última existencia fue como unidad antiaérea equipada con misiles Bloodhound: reapareció en Rattlesden el 1 de diciembre de 1959 y fue disuelto el 30 de junio de 1964.

267.° Squadron





Tres Lockheed Hudson del 267.° Squadron. Esta unidad se había reconstituido a partir de la Patrulla de Enlace de Heliópolis.



Arriba: un grupo de Dakotas del 267.° Squadron en vuelo sobre el Egeo en octubre de 1944. Este escuadrón se estacionó en Birmania con los Dakota.

Abajo: cuando el 267.° se reconstituyó en Extremo Oriente en 1954, su material de vuelo comprendía algunos Dakota modificados.



Formado en Kalafrana (Malta) a finales de setiembre de 1918, el 267.° Squadron estuvo equipado con hidrocanoas Felixstowe y realizó patrullas antisubmarinas por el Mediterráneo. Cuando concluyó la I Guerra Mundial la unidad siguió en activo en la RAF de posguerra en Malta, mantuvo una presencia operacional en la isla y recibió hidroaviones Fairey IIIC en diciembre de 1920. Estos aviones remplazaron gradualmente a los hidrocanoas y el escuadrón mantuvo su esquema de patrullas hasta que fue disuelto el 1 de agosto de 1923.

El 19 de agosto de 1940, la Patrulla de Enlace de Heliópolis creció y pasó a formar un nuevo 267.° Squadron. La unidad disponía de una miscelánea de aparatos ligeros de enlace y se le encomendó el mantenimiento de las rutas postales en el desierto occidental, además de suministrar algunos de sus aviones para el transporte de personalidades. Fue algo así como una «criada para todo»; aparte de sus Lockheed Hudson y Lockheed Lodestar dedicados a las tareas de mayor importancia, empleó también Westland Lynsander y Gloster Gladiator para el transporte postal, y los Lysander en la lucha contra la malaria. En junio de 1942 había establecido un vínculo regular con Malta y antes de que terminara el año había sido asignado a la Fuerza Móvil, encargada de apoyar los destacamentos avanzados en el desierto, a veces detrás de las líneas enemigas. Ese año se requipó completamente con Douglas Dakota y se dedicó a apoyar a la Desert Air Force durante las operaciones en Sicilia y la península italiana. Asimismo, lanzó suministros sobre las tropas desplegadas en las islas del Egeo y tejió una red de cobertura regular de puntos tan lejanos como Nairobi, Lagos, Foggia y Argel. Además, lanzó suministros para los guerrilleros griegos y yugoslavos. Gradualmente, las tareas especiales fueron desplazando a los transportes regulares hasta febrero de 1945, en que el escuadrón se mudó a Tulihal, en la India.

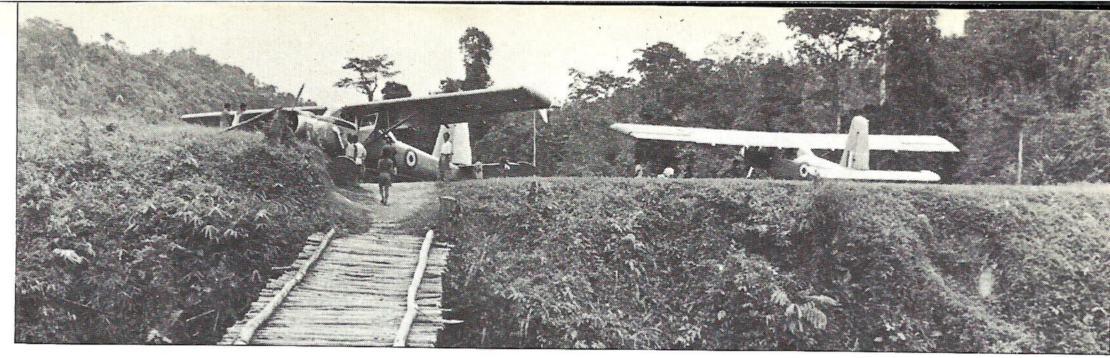
Una vez allí realizó lanzamientos de suministros casi a diario y en marzo efectuó también vuelos de cobertura de rutas. Cuando acabó la II Guerra Mundial el escuadrón se ocupó de las rutas del Extremo Oriente, que man-

267.° Squadron (sigue)

tuvo hasta el 21 de julio de 1946, en que fue disuelto en Mingaladon.

La unidad se reconstituyó en Kuala Lumpur el 15 de febrero de 1954 en calidad de escuadrón de comunicaciones, equipado con Hunting Pembroke, Scottish Aviation Pioneer y unos pocos Dakota dotados de poderosos altavoces. El 267.° Squadron realizó todo tipo de salidas durante la guerra en la jungla en los años cincuenta, hasta que fue disuelto en Kuala Lumpur el 1 de noviembre de 1958 al ser convertido en el 209.° Squadron.

El 267.° Squadron reapareció el 1 de noviembre de 1962 en la base de Benson. Era ahora una unidad de transporte de alcance medio, dotada de Hawker Siddeley Argosy C.Mk 1. Este modelo fue utilizado tanto en las rutas del Mando de Transporte como en misiones de apoyo táctico desde la misma base durante los ocho años siguientes; el escuadrón participó en muchas de las operaciones especiales del Mando de Transporte además de en los ejercicios rutinarios. El 267.° Squadron fue disuelto definitivamente, en Benson, el 30 de junio de 1970.

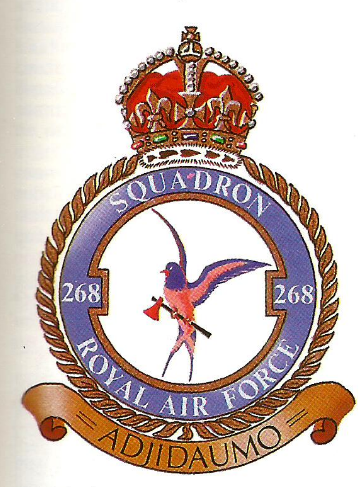


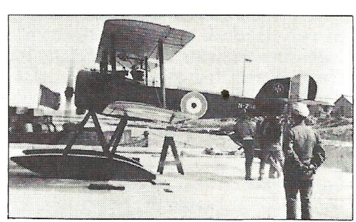
Arriba: dos Scottish Aviation Pioneer del 267.° Squadron son descargados en una improvisada pista en Borneo (foto Bruce Robertson).



La última encarnación del 267.° Squadron fue en calidad de unidad de transporte equipada con Argosy C.Mk 1 y estacionada en la base de Benson.

268.° Squadron





Arriba: un Sopwith Baby del 268.° Squadron fotografiado en Malta poco después del armisticio. El escuadrón se había formado en agosto de 1918.



Derecha: dos tripulantes del 268.° Squadron posan frente a uno de los «Lizzies» de la unidad. Este modelo se mostró demasiado vulnerable para las misiones de reconocimiento táctico.

El 268.° Squadron se formó originalente en Kalafrana en agosto de 1918, a partir de las patrullas de hidroaviones del RNAS allí estacionadas. Utilizó hidroaviones Short 184 y Short 320 en salidas por el Mediterráneo hasta el fin de la I Guerra Mundial; permaneció en esa misma base hasta octubre de 1919, en que fue disuelto.

El 268.° Squadron reapareció, en Bury St Edmunds, el 30 de setiembre de 1940, equipado con Westland Lysander Mk II. Inicialmente realizó patrullas contrainvasión por las islas británicas durante las 24 horas del día, pero su misión principal era el reconocimiento táctico, que practicó con los Lysander antes de requiparse con Curtiss Tomahawk para comenzar a operar en octubre de 1941. En abril de 1942 llegó el North American Mustang Mk I. El escuadrón siguió así hasta la invasión de Francia en 1944, en la que utilizó Hawker Typhoon en misiones de reconocimiento táctico relacionadas con el asalto al continente. La unidad se trasladó a Francia en agosto de 1944, siguió de cerca a las tropas y cada vez efectuó más salidas de recofoto. En 1945, sus Mustang Mk I y Mk II fueron remplazados por Supermarine Spitfire Mk XIV a tiempo para el avance sobre Alemanmia. En setiembre de 1945, el 268.° Squadron absorbió los Spitfire Mk XI del 16.° Squadron, pero el 19 de setiembre el escuadrón fue disuelto en Celle para convertirse, curiosamente, en el 16.° Squadron.

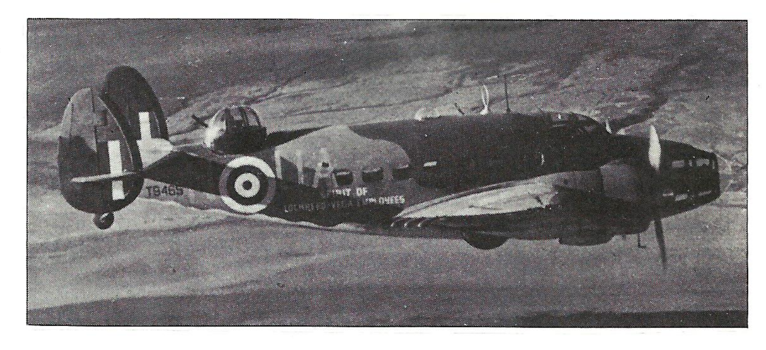
El 268.° Squadron reapareció, en Cambrai-Epinoy, el 16 de octubre de 1945 al ser redesignado el 487.° Squadron. Estaba ahora equipado con de Havilland Mosquito FB.Mk 6 para misiones de bombardeo ligero, que desempeñó hasta ser finalmente disuelto allí mismo el 31 de marzo del siguiente año.

269.° Squadron



El 6 de octubre de 1918, la Patrulla de Hidroaviones de Port Said fue reestructurada y convertida en el 269.° Squadron. La nueva unidad mantuvo patrullas de corto alcance en el Mediterráneo Oriental, lo que venía haciendo su antecesora desde hacía dos años y medio. Siguió así, equipado con hidros Short 184, Sopwith Baby y Felixstowe F.3, así como con aviones terrestres Airco D.H.9 y RAF B.E.2c, hasta que fue disuelto el 15 de noviembre de 1919.

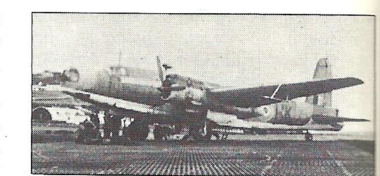
El 7 de diciembre de 1936, el 269.° Squadron se reconstituyó en Bircham Newton a partir de la Patrulla C del 206.° Squadron y se trasladó a su base permanente de Abbotsinch. Estaba equipado con Avro Anson, que utilizó desde varias bases repartidas por Escocia desde que estalló la II Guerra Mundial. En abril de 1940 fue requipado con Lockheed Hudson, con los que realizó incursiones contra la nave-



Este Lockheed Hudson fue uno de los aviones empleados por el 269.° Squadron desde Islandia en 1942.

gación enemiga al largo de las costas de Noruega. Un año más tarde se trasladó a Kaldadarnes, en Islandia, a fin de realizar patrullas antisubmarinas sobre la región del Atlántico Central. El escuadrón permaneció en Islandia con sus Hudson hasta enero de 1944, en que sus funciones habían sido asumidas por aviones de mayor alcance. El 269.° regresó a Inglaterra, donde fue requipado y convertido en una unidad mixta dedicada a la patrulla antisubmarina y también al salvamento marítimo y al reconocimiento meteorológico. Su área de acción era el archipiélago de las Azores, al que se trasladó en marzo de 1944. Estaba equipado con Supermarine Walrus, Supermarine Spitfire Mk VB y Vickers Warwick, además de con unos pocos Hudson. Esta fue la tónica para el escuadrón hasta después de la rendición alemana; permaneció en Lagens hasta el 10 de mayo de 1946, en que fue disuelto.

La unidad reapareció como escuadrón antisubmarino en Ballykelly el 10 de marzo en 1952 y fue equipada con aviones Avro Shackleton MR.Mk 1A y, más tarde, MR.MK 2. Formó parte del Ala Ballykelly durante seis años y envió gran número de destacamentos, especialmente para proporcionar salvamento marítimo y reconocimiento en la isla de Pascua durante las pruebas nucleares de 1958. El 1 de diciembre de ese año regresó a Ballykelly y fue disuelto para convertirse en el 210.° Squadron.



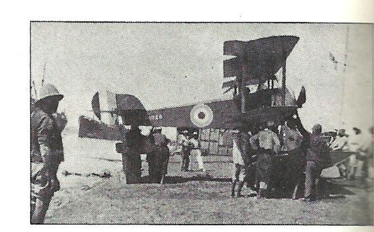
A partir de febrero de 1944, los Hudson del 269.° fueron complementados con, entre otros aviones, el Vickers Warwick de la fotografía.

270.° Squadron

El 6 de octubre de 1918, la patrulla de reconocimiento costero basada en Alejandría fue redesignada 270.° Squadron. En consecuencia, apenas disfrutó de un mes de carrera operativa, equipado con hidroaviones Short 184 y Sopwith Baby y con algunos hidrocanoas Felixstowe F.3. La unidad permaneció en Alejandría hasta el 15 de setiembre de 1919, en que fue disuelta para ser absorbida por el 269.° Squadron.

La unidad reapareció en Jui (Gambia) el 12 de noviembre de 1942. Equipado con Consolidated Catalina Mk IB, realizó patrullas antisubmarinas en el Atlántico Central y atacó un submarino en enero de 1943 y otro en abril. En diciembre de 1943 la unidad comenzó a requiparse gradualmente con Short Sunderland, modelo con el que fue disuelta en Apapa el 30 de junio de 1945.

El 270.° Squadron se formó el 6 de octubre de 1918 como unidad de patrulla antisubmarina equipada con varios tipos de hidroaviones, entre ellos este Sopwith Baby.



271.° Squadron



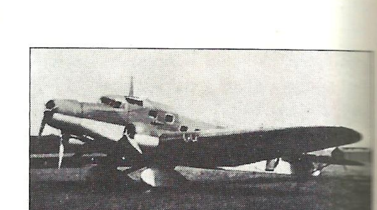
Constituido en Otranto en setiembre de 1918, el 271.° Squadron empleó hidroaviones Short 184 e hidrocanoas Felixstowe F.3 para bloquear la navegación enemiga en el Adriático. Se mantuvo en servicio durante sólo tres meses y fue disuelto el 9 de diciembre de 1918.

El escuadrón se reformó en Doncaster el 1 de mayo de 1940 a partir de la 1680.ª Patrulla. La tarea de esta unidad era proporcionar transporte aéreo pesado en el interior de Gran Bretaña y para ello estaba equipada con aviones Handley Page Harrow y Bristol Bombay a los que había que sumar algunos aparatos comerciales,

Este viejo Handley Page H.P.42 fue uno de los muchos aviones civiles requisados y empleados por el 271.° Squadron durante la evacuación de Francia.

algunos de ellos procedentes de aerolíneas europeas evadidas de la ocupación alemana. A partir de abril de 1942 el escuadrón proporcionó también servicios regulares a las Shetland y a las islas occidentales, a las que volaba con biplanos de Havilland Dragon Rapide.

En 1943, el 271.° Squadron comenzó a recibir bimotores Douglas Dakota y a entrenarse para cooperar con el Ejército; si bien mantuvo sus actividades habituales con los Harrow, se convirtió gradualmente en un escuadrón más equipado con Dakota y con un patrulla de Harrow. Participó también activamente en los lanzamientos de paracaidistas del Día D. A medida que los Aliados avanzaban, los Harrow volvieron a sus ocupaciones anteriores, esta vez el traslado de escuadrones a través de Francia. En setiembre, el 271.° Squadron tomó parte en el asalto sobre Arnhem, en el que el teniente de patrulla Lord obtuvo una Cruz Victoria para la unidad. Por entonces los Harrow estrenaron en un nuevo cometido, la evacuación de bajas, para la que sus espaciosos fuselajes resultaban ideales. En 1945, el escuadrón efectuó cada vez más servicios regulares por el continente, pese



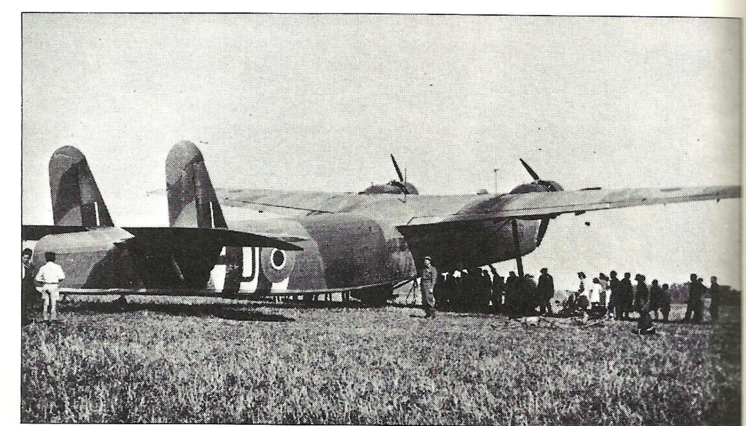
El 271.° Squadron empleó por lo menos un Savoia-Marchetti S.M.73, un aparato civil procedente de Bélgica. En la fotografía aparece en Doncaster en 1940.

a que los Harrow habían resultado destruidos en tierra el día de Año Nuevo. El 271.° siguió muy ocupado incluso cuando acabó la II Guerra Mundial, dedicado a la apertura de nuevas rutas, primeramente en Europa y más tarde en Oriente Medio. El 1 de diciembre de 1946 el escuadrón fue disuelto en Broadwell para convertirse en el 77.° Squadron.

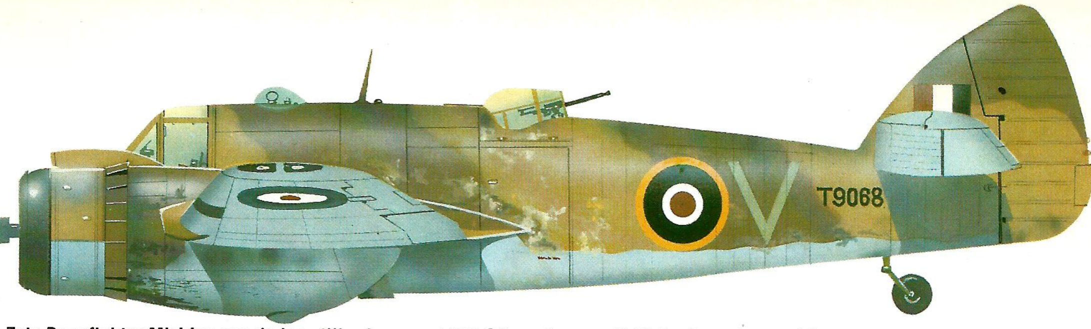
Un de Havilland D.H.91 Albatross, bautizado *Franklin* y numerado AX904, fotografiado mientras servía con el 271.° Squadron.



Uno de los Harrow del 271.° Squadron poco después del Día D, durante el que lanzaron paracaidistas y remolcaron planeadores.



272.° Squadron



Este Beaufighter Mk I fue uno de los utilizados por el 272.° Squadron en 1942 desde varios aeródromos malteses. El escuadrón se disolvió el 30 de abril de 1945.

SQUADRON 272 272 ROYAL AIR FORCE

ON ON

Formado en Macrihanish en agosto de 1918, el 272.° Squadron estuvo equipado con Airco D.H.6 para patrullas antisubmarinas de corto alcance sobre el estuario del Clyde y las Hébridas.

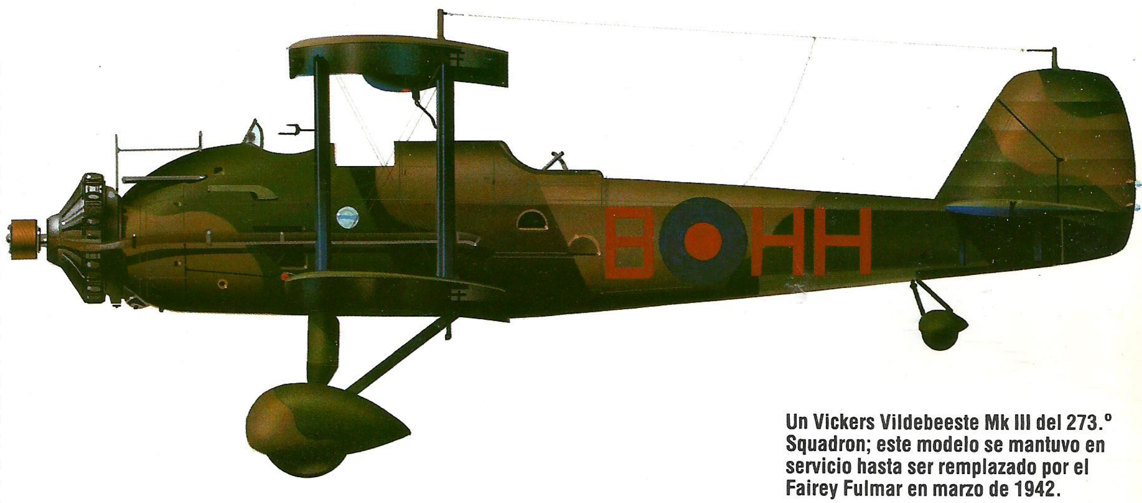
Esta unidad originaria fue disuelta en diciembre de 1918.

El escuadrón se reformó en Aldergrove el 19 de noviembre de 1940 a partir de una patrulla del 236.° Squadron equipada con Bristol Blenheim Mk IVF. Realizó patrullas de convoyes para cubrir los accesos de Liverpool y el Clyde hasta abril de 1941, en que se trasladó a Chivenor y se equipó con Bristol Beaufighter Mk IC. Se mudó con ellos a Egipto, donde comenzó a operar en mayo de 1941. Sus cometidos eran ahora la escolta de convoyes y el ametrallamiento de objetivos terrestres y marítimos. Con destacamentos de Palestina a Malta, cubrió una amplia faja del Mediterráneo Oriental y se labró un notorio palmarés de aviones derribados y objetivos navales atacados. En 1942 se dedicó con mayor intensidad a hostigar los aeródromos enemigos en la zona, pero más tarde se empeñó de nuevo en la escolta de convoyes. En noviembre el escuadrón se trasladó en pleno a Malta, desde donde atacó aeródromos tunecinos. Sus aviones fueron equipados también con bombas hasta la primavera de 1943, en que desvió su atención de los aeródromos tunecinos a las acciones antibuque. Ahora tenía destacamentos emplazados estratégicamente por el Mediterráneo a fin de conseguir la mayor cobertura posible de éste. En 1944 el escuadrón se desplazó a bases italianas para realizar incursiones contra aeródromos más al norte y ataques antibuque nocturnos. En poco tiempo el Adriático se convirtió en su coto privado de caza, que siguió siéndolo hasta el fin de la II Guerra Mundial. El 272.° Squadron fue disuelto en Catania el 30 de abril de 1945.

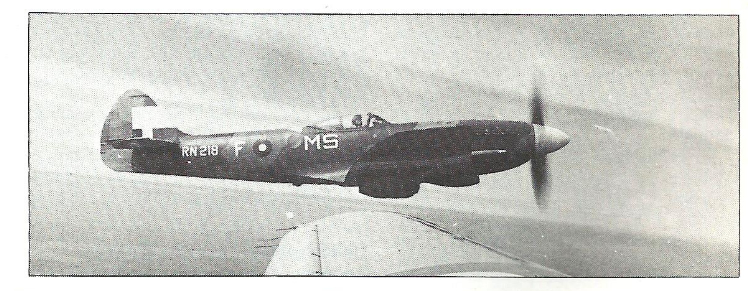
273.° Squadron

En agosto de 1918, dos patrullas de Great Yarmouth se unieron para constituir el 273.° Squadron. Con destacamentos en torno al estuario del Támesis, el escuadrón realizó reconocimientos costeros con sus aviones RAF B.E.2c y Airco D.H.4, D.H.9 y D.H.9A, escoltados por cazas Sopwith Camel. Así siguieron las cosas hasta el armisticio y el escuadrón fue disuelto en Great Yarmouth el 5 de julio de 1919.

El 273.° Squadron reapareció en China Bay (Ceilán) el 1 de agosto de 1939, equipado con Vickers Vildebeest y Fairey Seal. Estos modelos continuaron en servicio hasta marzo de 1942, en que llegaron los Fairey Fulmar, seguidos por los Hurricane en agosto. Los Fulmar operaron durante el ataque japonés sobre Ceilán el 9 de abril de 1942, pero aparte de ello hubo poca actividad. La defensa de Ceilán fue el cometido del 274.° hasta julio de 1944, en que se trasladó a Chittagong para realizar salidas de ataque al suelo y escoltas a bombarderos y «Hurribombers». Esa fue la tónica hasta enero de 1945, en que el escuadrón comenzó a proteger la navegación hacia Akyab y más tarde a los Douglas Dakota que lanzaban suministros. El 273.° se convirtió en un escuadrón de cazabombardeo en febrero de 1945 y utilizó sus Spitfire contra objetivos rodados y fluviales. Estas actividades fueron las que desempeñó la unidad hasta el fin de las hostilidades el 30 de agosto de 1945. El 273.° se trasladó a Thailandia y se requipó con Spitfire Mk XIV para misiones de vigilancia antes de ser disuelto en Tan Son Nhut el 31 de enero de 1946.



Un Vickers Vildebeeste Mk III del 273.° Squadron; este modelo se mantuvo en servicio hasta ser remplazado por el Fairey Fulmar en marzo de 1942.



Un Spitfire Mk XIV del 273.° Squadron fotografiado mientras daba escolta al avión que transportaba a sir Keith Park de Saigón a Singapur.

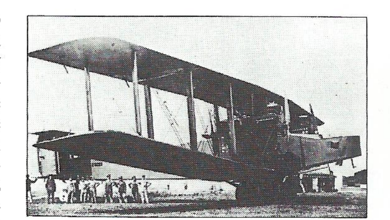
274.° Squadron

SQUADRON 274 274 ROYAL AIR FORCE

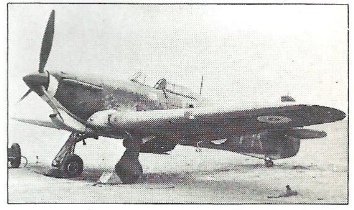
SUPERO

El 274.° Squadron se formó poco antes de que finalizara la I Guerra Mundial, equipado con Airco D.H.6 y dedicado a la patrulla costera. La unidad siguió en esta tarea hasta junio de 1919, en que fue disuelta. El 15 de junio de ese mismo año el escuadrón reapareció en Bircham Newton equipado con bombarderos cuatrimotores Handley Page V/1500. Se dedicó durante seis meses a explorar a fondo las posibilidades de este modelo, sólo para descubrir que resultaba demasiado caro para las finanzas de la RAF de posguerra. En consecuencia, el escuadrón fue disuelto en Bircham Newton el 30 de enero de 1920.

El 274.° volvió a constituirse, en Amriya, el 19 de agosto de 1940 a partir de una patrulla del 80.° Squadron y de algunas tripulaciones y aviones de la Francia Libre. Estaba equipado con Gloster Gladiator y Hawker Hurricane, y fue declarado operacional el mes siguiente. Sus Hurricane fueron los



Un bombardero pesado Handley Page V/1500 del 174.° Squadron fotografiado en Bircham Newton, donde la unidad se disolvió en enero de 1920.



Este Hurricane Mk I fue el avión del oficial al mando de la unidad, el comandante de ala Lapsley, durante la primera mitad de 1941.

primeros presentes en Oriente Medio, lo que supuso un fuerte impacto para la Regia Aeronautica Italiana. Si bien se dedicó básicamente a la interceptación, realizó también salidas de ataque al suelo a tenor de las operaciones terrestres en el desierto occidental. Durante los tres años siguientes el escuadrón actuó de forma ininterrumpida sobre las arenas del desierto, con breves períodos dedicado a la defensa del área de Alejandría y a las patrullas de convoyes. Durante 1943 se convirtió gradualmente al Spitfire Mk VB y finalmente en febrero de 1944 se trasladó a Italia para emprender acciones ofensivas en esa zona hasta abril. Mas tarde fue devuelto a Gran Bretaña y en Hornchurch se requipó con Spitfire Mk IX, que utilizó en todos los tipos de operaciones por entonces usuales: escoltas de bombarderos. «Rhubarbs», «anti-Divers» e incursiones de caza. En agosto de 1944 se requipó con Hawker Tempest Mk V y el mes siguiente se desplazó a Bélgica. Durante el resto de la guerra efectuó reconocimientos armados tras las líneas enemigas, lo que comportó frecuentes combates aéreos, incluso con cazas a reacción alemanes. Ese fue el papel de la unidad hasta que acabó la guerra en Europa. El 274.° Squadron volvió a Warmwell en setiembre de 1945 y fue disuelto en esa misma base aérea el 9 de setiembre.

Escuadrones de salvamento marítimo

Los escuadrones de salvamento marítimo de la RAF nacieron de una necesidad durante y después la batalla de Inglaterra. Las tripulaciones eran un bien precioso y era vital recuperar tantas como fuese posible de entre aquellas derribadas sobre el mar. Ello estuvo encomendado en principio a un número creciente de lanchas rápidas, pero pronto los propios aviones se encargaron de buscar tripulantes y lanzarles botes neumáticos y suministros. Ello estuvo primero en manos de patrullas extraídas de escuadrones de Westland Lysander, faltos de trabajo tras la caída de Francia.

En 1941, el salvamento marítimo había alcanzado tal dimensión que esas patrullas se convirtieron en escuadrones independientes e incorporaron distintos tipos de aviones, notablemente el anfibio Supermarine Walrus, para rescatar de las aguas a tripulantes en aprietos. Se formaron escuadrones de salvamento lejano sobre el mar del Norte, equipados en su mayoría con Lockheed Hudson y Vickers Warwick. Estos aparatos estaban dotados de botes salvavidas lanzables. Los escuadrones creados a tal fin eran de nuevo cuño y fueron numerados del 275 al 284 y del 292 al 294.

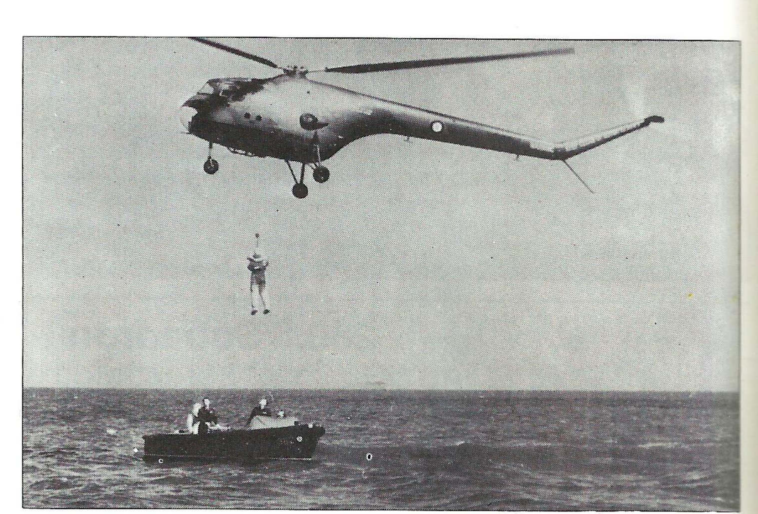
275.° Squadron



El 275.° Squadron se constituyó en Valley, con un destacamento en Andreas, el 15 de octubre de 1941. Sirvió en el área del mar de Irlanda hasta abril de 1944, en que se trasladó a Warmwell (Dorset) para operar dentro del «segundo frente»; tras la invasión cambió varias veces de base por Devon antes de disolverse en Harrowbeer el 15 de febrero de 1945. Estuvo equipado en principio con Westland Lysander Mk IIIA y Supermarine Walrus Mk III, en 1942 recibió Boulton Paul Defiant y al año siguiente Avro Anson y Supermarine Spitfire Mk VB. Al crearse una nueva organización de la especialidad en los años cincuenta, el 275.° reapareció en Linton-on-Ouse el 13 de abril de 1953, con Bristol Sycamore HR. Mk 14 que en 1959 fueron Westland Whirlwind HAR.Mk 4. El 1 de setiembre de 1959, el escuadrón fue disuelto finalmente en la base aérea de Leconfield para convertirse más tarde en el 228.° Squadron.



Arriba: este Supermarine Walrus Mk II perteneció al 275.° Squadron a pesar de los rótulos «Royal Navy» pintados en el fuselaje.



Un Sycamore del 275.° Squadron durante unas maniobras de salvamento frente a las costas de Yorkshire. Esta unidad empleó también Whirlwind.

276.° Squadron





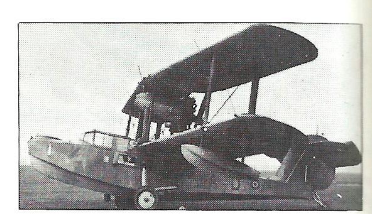
El 276.° Squadron se formó en Harrowbeer el 21 de octubre de 1941, con destacamentos en Fairwood Common. Perranporth. Roborough y Warmwell. Se mantuvo en la cobertura de los accesos occidentales hasta setiembre de 1944, en que se mudó a Amiens-Glisy (Francia) para servir en la costa norte continental hasta el fin de la II Guerra Mundial; más tarde estuvo basado en Andrews Field antes de permanecer en el norte de Noruega hasta noviembre, mes en el que regresó a Dunsfold para ser disuelto el 15 de noviembre de 1945. Estuvo equipado en principio con Westland Lysander Mk IIIA y Supermarine Walrus Mk II, poco después recibió Hawker Hurricane Mk II, después Boulton Paul Defiant y Supermarine Spitfire Mk IIA en 1942, y Avro Anson en 1943. Estos fueron complementados posteriormente con Vickers Warwick Mk I, en abril de 1944.

El 276.° Squadron utilizó varios modelos en sus misiones de salvamento marítimo, entre ellos Spitfire para localizar las tripulaciones derribadas (foto Andrew Thomas).

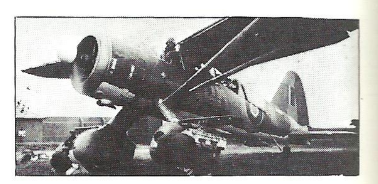
277.° Squadron



El 277.° Squadron se formó en Stapleford Tawney el 22 de diciembre de 1941, con destacamentos en Hawkinge, Martlesham Heath, Shoreham y Tangmere. Se mantuvo en la cobertura del Canal y el estuario del Támesis durante toda la II Guerra Mundial, hasta ser disuelto en Hawkinge el 15 de febrero de 1945. Utilizó inicialmente Westland Lysander Mk IIIA y Supermarine Walrus Mk II. En 1942 vinieron los Boulton Paul Defiant y Supermarine Spitfire Mk IIA, y en 1943 los Supermarine Sea Otter.



Un Walrus Mk II del 277.° Squadron en Digby en 1945. El área de responsabilidad de la unidad fue el sudeste de Inglaterra.



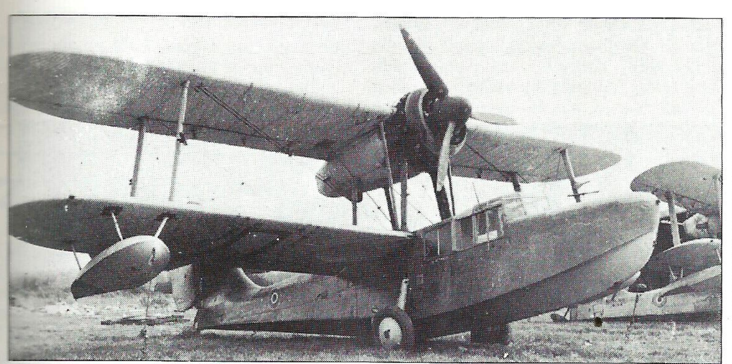
Un Westland Lysander Mk IIIA del 277.° Squadron se prepara para despegar para otra salida de salvamento desde un aeródromo de la costa meridional.

278.° Squadron



El 278.° Squadron se formó en Matlaske el 1 de octubre de 1941 y cubrió la costa este durante toda la guerra, llegando a puntos tan al norte como las Shetlands (Sumburgh) y tan al sur como Thorney Island, donde fue disuelto el 14 de octubre de 1945. Utilizó inicialmente Westland Lysander Mk IIIA y Supermarine Walrus MK II, seguidos de Avro Anson Mk I en 1943, Vickers Warwick Mk I y Supermarine Spitfire Mk VB en 1944, y Supermarine Sea Otter en 1945.

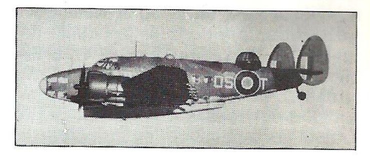
Uno de los Supermarine Sea Otter del 278.° Squadron fotografiado después de la guerra. El escuadrón fue disuelto el 14 de octubre de 1945.



279.° Squadron

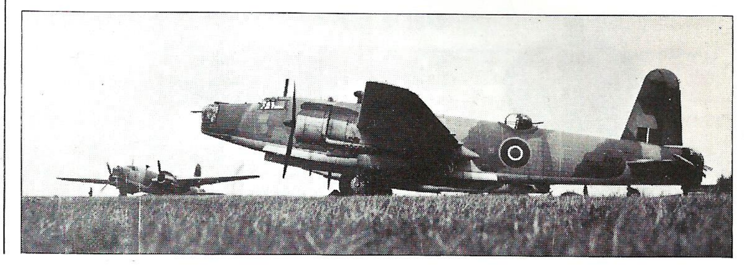


El 279.° Squadron se formó en Bircham Newton el 16 de noviembre de 1941. Sirvió sobre vastas áreas del mar del Norte, equipado con Lockheed Hudson a partir de noviembre de 1941. Tres años más tarde recibió los Vickers Warwick y después, durante el último año de la guerra, empleó modelos de menor alcance, como los Hawker Hurricane Mk IIC y Mk IV y Supermarine Otter. En la posguerra estuvo equipado con Avro Lancaster ASR.Mk III y fue finalmente disuelto el 10 de marzo de 1946.



Abajo: tres Warwick del 279.° Squadron, probablemente a finales de 1944. Este modelo fue remplazado por el Lancaster en setiembre de 1945.

Arriba: un Hudson del 279.° con un bote salvavidas lanzable bajo el fuselaje. El 279.° fue la primera unidad equipada con estas barcas.



280.° Squadron



El 280.° Squadron se formó en Thorney Island el 10 de diciembre de 1941, con Avro Anson, y sirvió a lo largo de la costa sur y en East Anglia durante toda la II Guerra Mundial. Recibió Vickers Warwick en octubre de 1943 y con ellos le llegó la posguerra en Thornaby, con destacamentos en St Eval, Thorney Island, Lossiemouth, Aldergrove y Reykjavik. Fue finalmente disuelto en Thornaby el 21 de junio de 1946.

Un Vickers Warwick ASR.Mk 1 del 280.° Squadron estacionado sobre la nieve de Reykjavik a principios de 1946 (foto Andrew Thomas).



281.° Squadron

El 281.° Squadron de la RAF se constituyó en la base aérea de Ouston el 29 de marzo de 1942, equipado en principio con cazas biplazas Boulton Paul Defiant y más tarde con los biplanos monomotores Supermarine Walrus y los bimotores monoplanos Avro Anson. Sin embargo, el 22 de noviembre de 1943 fue disuelto en el aeródromo de Drem para crear el 282.° Squadron. El 281.° Squadron reapareció ese mismo día en la base de Thornaby y se trasladó a Tiree en febrero de 1945 para cubrir los accesos marítimos de Irlanda del Norte y las costas occidentales de Escocia hasta que fue disuelto definitivamente en Ballykelly el 24 de octubre de 1945. Este escuadrón utilizó también aviones bimotores Vickers Warwick, hidrocanoas biplanos Supermarine Sea Otter y los ex bombarderos Vickers Wellington Mk XIV.

282.° Squadron

El 282.° Squadron se creó en Castletown el 1 de enero de 1943, con Supermarine Walrus Mk II y Avro Anson. Fue disuelto el 31 de enero de 1944 y reconstituido en Davidstow Moor al día siguiente para la cobertura de los accesos occidentales con aviones Walrus Mk II, Vickers Warwick y Supermarine Sea Otter, hasta que fue disuelto en St Eval el 19 de julio de 1945.

Uno de los Warwick del 281.° Squadron con un bote salvavidas durante la invasión de Francia, en junio de 1944.

